В 13 70

А. Томази

# Морская война на Адриатическом море

## 1914–1918

ВОЕНМОРИЗДАТ
1940

ВОЕНМОРИЗДАТ

A. THOMAZI
Capitaine de vaisseau de réserve

# LA MARINE FRANÇAISE DANS LA GRANDE GUERRE (1914—1918)

# LA GUERRE NAVALE DANS L'ADRIATIQUE

PAYOT, PARIS
1927

ВОЕННО-МОРСКАЯ АКАДЕМИЯ им. ВОРОШИЛОВА

В13 70

А. ТОМАЗИ

# МОРСКАЯ ВОЙНА НА АДРИАТИЧЕСКОМ МОРЕ

*Перевод с французского*
*В. Я. Новицкого*

ГОСУДАРСТВЕННОЕ
ВОЕННО-МОРСКОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО НКВМФ СОЮЗА ССР

*Москва* *1940* *Ленинград*

2 экз

Работа А. Томази „Морская война на Адриатическом море“ является частью его многотомного труда „Французский флот в мировой войне 1914—1918 гг.“ Книга представляет собою подробное описание операций, происходивших на Адриатическом море во время первой империалистической войны, и может быть использована начальствующим составом Военно-Морского флота при изучении оперативно-тактических вопросов.

ГОСУДАРСТВ. ПУБЛИЧНАЯ ИСТОРИЧЕСКАЯ БИБЛИОТЕКА
666159

Редакторы: капитан 1 ранга *Н. Жуков* и *Г. Игнаткович*.
Техн. редактор *П. Аксенов*.
Корректоры: *К. Леонтьев* и *Т. Сокольникова*.

Сдано в производство 12/VII 1940 г.
Подписано к печати 27/XI 1940 г.

Формат бумаги 60×92.
Объем 10¼ печ. л. уч.-авт. л. 12,07.
В бум. листе 96000 тип. знаков. Бумага Окуловской фабрики.

Г 157605.
Изд. № 255.
Зак. № 433.

Цена книги 3 руб. 60 коп., переплета 1 руб. 50 коп.
Адрес изд-ва: Ленинград, Наб. Красного Флота, 38.

2-я типография ОГИЗа РСФСР треста „Полиграфкнига“ „Печатный Двор“ им. А. М. Горького. Ленинград, Гатчинская, 26.

## ОТ ИЗДАТЕЛЬСТВА

Во время империалистической войны 1914—1918 гг. Адриатическое море по многогранности и своеобразию боевых операций оказалось одним из наиболее богатых театров.

Подводная война, охватившая громадные водные пространства, и здесь, на Адриатическом море, нашла свое яркое выражение. Отрантский пролив явился одним из наиболее важных пунктов противолодочной обороны, выразившейся в создании сначала подвижного, а затем и стационарного Отрантского барража.

Набеговые операции на этом театре были нацелены в первую очередь против указанного барража, поскольку для центральных держав было чрезвычайно важно обеспечить германским подводным лодкам свободный выход в Средиземное море.

Одновременно на Адриатике развертываются и операции против побережья и баз противников, сопровождаемые уничтожением боевых кораблей и многочисленных торговых судов.

В Северной Адриатике в это же время предпринимаются операции флота на флангах армий.

В книге дается также описание первого этапа войны на средиземноморском театре — операций Goeben и Breslau. Попутно автор излагает и общую обстановку на театре к началу войны, подготавливая этим читателя к пониманию дальнейших описываемых им событий.

Написанная на большом фактическом материале, подробно освещающем операции, происходившие на Адриатическом море во время первой империалистической войны, книга А. Томази может быть рекомендована начальствующему составу Военно-Морского флота для использования при изучении оперативно-тактических вопросов.

АВСТРО-ВЕНГРИЯ
ИТАЛИЯ
АДРИАТИЧЕСКОЕ МОРЕ
ЧЕРНОГОРИЯ
АЛБАНИЯ
Порто Линьяно
Монфальконе
Мирамар
Градо
Триест
Калодистрия
Венеция
Кьоджо
Пирано
Фиуме
ИСТРИЯ
Буккари
Читтануова
Паруцо
Поле
Порто Корсини
Равенка
Кварнеро
о. Луссин
о. Премуда
о. Лунга
Зара
Римини
Лезаро
Фано
Анкона
Шибеник
Рагожица
Сплит
о. Цури
м. Планка
о. Цизона
о. Брацца
о. Лезина
о. Лисса
Саббионулло
о. Сан Андреа
о. Кацца
о. Корчула
о. Лагоста
о. Меледа
Рагуза
Каттаро
о. Пелагоза
Ортона
Термоли
Антивари
Скутари
м. Мендерс
С. Джновани ди Медуа
Дульчиньо
З. Дрин
Вьести
Гесте ди Гаргано
м. Родони
м. Лати
Дураццо
Манфредонна
Барлетта
Мольфетта
Бари
м. Легги
м. Самена
Бриндизи
Таранто
о. Сазено
Валона
м. Линьетта
Отранто
Галлиполи
Порто Палермо
Санти Каранто
о. Фано
о. Корфу
М. Санта Мария ди Леука
о. Паксос
о. Анти Паксос
16°
18°
20°
44°
42°
40°
14°

Схема 1

*Глава первая*

# ПЕРЕД ВОЙНОЙ

**Англо-французские морские соглашения. Флоты на Средиземном море. План перевозки 19-го корпуса. Мобилизация**

Соглашение, подписанное 10 февраля 1913 г. между представителями британского адмиралтейства и французского морского генерального штаба, начиналось так:

«В предвидении войны, в которой Франция и Великобритания оказались бы союзниками против Тройственного союза, обе державы будут стремиться согласовать свои операции на Средиземном море, как и везде, по мере их соответствующих возможностей и поскольку общая обстановка это позволит. Северное море явится решающим театром морских операций, вследствие чего для конечного успеха этих операций в целом совершенно необходимо, чтобы Великобритания сохранила полную свободу сосредоточивать на этом морском театре такие силы, которые окажутся необходимыми для достижения победы над противником. Вследствие этого британское правительство не может допустить никакого соглашения, фиксирующего, что английский средиземноморский флот будет содержаться постоянно в определенном составе. Однако, в принципе, целью британской политики явится сохранение на Средиземном море как в мирное, так и в военное время такого флота, который был бы в состоянии дать бой австрийскому флоту, в случае выхода последнего из Адриатики, с приемлемыми шансами на успех».

Это соглашение не содержало ни обещания сотрудничества, ни, еще менее, союзных обязательств, хотя бы оборонительных. Сэр Эдуард Грей, министр иностранных дел Соединенного королевства, в момент, когда между генеральными штабами установился контакт, позаботился уточнить это обстоятельство в письме Полю Камбону, французскому послу в Лондоне, от 22 ноября 1912 г.:

«Мы условились, что эти консультации между специалистами не являются и не должны рассматриваться, как создающие обязательства. Например, существующая дислокация соответственно английского и французского флотов не базируется на обещании сотрудничества в военное время».

Уинстон Черчилль в своих мемуарах уделяет много места доказательствам стремления британского правительства сохранять свою полную свободу действий, обеспечивая в то же время своим

и нашим силам наиболее выгодное стратегическое исходное положение на случай подписания союзного договора, направленного против Тройственного союза. Мы оказались вынужденными принять эту концепцию и сосредоточить наши эскадры на Средиземном море, с риском, если бы мы оказались вовлеченными в войну с Германией один на один, оставить беззащитными наши побережья Ламанша и океана. В то же время англичане, несмотря на все их оговорки, не могли не сознавать, что они взяли на себя в отношении нас моральную ответственность, и надо признать, что они полностью осознали это обстоятельство в критический момент: нельзя приписать другой причине решение правительства Асквита, сообщенное Германии 2 августа 1914 г. (более чем за 24 часа до ультиматума по поводу Бельгии), не допускать никаких атак против морского побережья или морской торговли Франции. Наши представители имели основание гордиться лойяльностью наших будущих союзников.

Таким образом все наши линейные корабли, наши лучшие крейсера и эскадренные миноносцы, половина наших миноносцев и подводных лодок оказались сосредоточенными на Средиземном море под командой вице-адмирала Буэ де Ляпейрер, главнокомандующего морскими силами. (Боевое расписание французского флота Средиземного моря — см. приложение 1.)

В середине 1914 г. положение нашего флота Средиземного моря по отношению к соединенным силам Тройственного союза на этом море являлось мало благоприятным. Мы имели готовыми только два дредноута — *Courbet* и *Jean-Bart,* тогда как Италия и Австрия имели каждая по три. Третий линейный корабль нашей программы 1910 г., *France,* был готов вступить в строй, а четвертый, *Paris,* должен был быть готов только через несколько месяцев; их вступление в строй должно было к тому же компенсироваться вступлением в строй в каждом из двух флотов наших вероятных противников четвертого равноценного корабля. Что же касается линейных кораблей, предусмотренных нашей программой 1913 г., то первые из них могли быть закончены только в 1916 г. Мы обладали, правда, вполне однородной эскадрой из шести линейных кораблей типа *Danton,* менее сильно вооруженных, но очень надежно защищенных и могущих явиться ценными боевыми единицами в бою; что же касается линейных кораблей второй линии, то наше наличие было приблизительно эквивалентно таковому итальянского и австро-венгерского флотов вместе взятых.

В эту эпоху нисколько не сомневались в том, что основным эпизодом борьбы на море, быть может в самом ее начале, должен явиться морской бой, в котором линейные корабли сыграют решающую роль. В борьбе против одного из вышеуказанных флотов мы обладали совершенно определенным превосходством. Наша сравнительная слабость в борьбе против обоих могла, до известной степени, компенсироваться великолепной тренировкой нашего флота [1] и не раз подтвержденной морской историей малой эффективностью морских коалиций. [2] В данном случае малая эффективность являлась тем более вероятной, что итальянский и австро-венгерский

флоты привыкли рассматривать друг друга скорее в качестве вероятного противника, чем союзника. Но если бы Англия не была с нами, исход борьбы оставался бы сомнительным, и мы не могли бы претендовать на обеспечение за нами господства на Средиземном море силами нашего флота.

Кроме того, с 1913 г. немцы выделили в это море два новых корабля, хорошо выбранных, чтобы представлять там их флот: линейный крейсер *Goeben* под флагом вице-адмирала Сушон и легкий крейсер *Breslau*. Первый, артиллерия которого была равноценна таковой любого из наших *Courbet*, не мог бы выдержать боя с последним вследствие недостаточности своего бронирования, но оба германских крейсера могли бы уклониться от боя благодаря своему 27-узловому ходу, значительно превосходившему скорость хода не только наших линейных кораблей, но и всех наших крейсеров.[3]

Именно их присутствие на Средиземном море побудило Англию, за год до войны, заменить старые линейные корабли, составлявшие ее эскадру на Мальте, тремя линейными крейсерами — *Inflexible, Indomitable* и *Indefatigable*. Каждый из этих кораблей, более ранней постройки, чем *Goeben*, в отдельности был слабее его в отношении наступательной силы, но два из них, вместе, обладали бы над ним несомненным превосходством; их недостаток заключался в меньшей скорости хода, не превышавшей практически 24 узлов. Адмирал Мильн, командующий британскими морскими силами, располагал еще четырьмя броненосными крейсерами под флагом контр-адмирала Трубридж, четырьмя легкими крейсерами и 16 эскадренными миноносцами. Английская эскадра, если бы она вела бой совместно с нашим флотом, увеличила бы артиллерию последнего почти до восстановления равновесия с противником и дала бы ему недостающие боевые единицы с большой скоростью хода. Однако, соглашение 1913 г. точно устанавливало, что она сохраняла свою независимость: «Театр операций обоих флотов должен был, как правило, оставаться раздельным, французский флот должен был оперировать в западной, а английский — в восточной части Средиземного моря». Допускалась возможность, что события могли заставить их принять участие в одной и той же операции: «В этом случае, как было условлено, оба флота не должны были стремиться построиться и сражаться в общем боевом порядке, но скорее должны были маневрировать раздельно, взаимно друг друга поддерживая». Только в том случае, если бы условия обстановки привели британское правительство к столь значительному сокращению своего флота на Средиземном море, что он сделался бы слабее австрийского флота, соглашение предусматривало объединение командования: в этом случае «остающиеся корабли присоединяются к французскому флоту в военное время; они оперируют под командою французского адмирала, главнокомандующего, всегда, однако, при том условии, что они могут быть отозваны в Англию в любой момент, если обстоятельства этого потребуют».

Между обоими адмиралтействами существовали лишь эти принципиальные соглашения. Совместные действия ни в какой степени

не были подготовлены, за исключением составления сигнального кода, который был выдан на корабли и даже командующим морскими силами только 30 июля 1914 г. Оба адмирала никогда не встречались, они также не переписывались.[4] К тому же адмирал Мильн был старше в чине вице-адмирала де Ляпейрер, а самый текст цитированных выше статей указывает, что адмиралтейство отнюдь не имело намерения подчинять его командующему нашим флотом; в самом деле, единственный случай, когда Ляпейрер мог бы давать непосредственно приказы английским морским силам, мог бы иметь место в результате их сокращения, но тогда бы их доверили адмиралу не столь высокого ранга.

* * *

На всех морях существенной задачей военных флотов являлось обеспечение свободы морских сообщений. В западной части Средиземного моря, более чем где-либо, эта свобода была для нас необходимой с первых же дней войны для обеспечения переброски во Францию 30 000 солдат из Северной Африки — 19-го армейского корпуса, оккупационной дивизии в Тунисе и полков, находившихся в Марокко.

Условия, в которых должна была быть осуществлена эта перевозка, явились предметом длительных переговоров между военным и морским ведомствами. Последнее высказывало пожелание, чтобы отправка транспортов, груженных войсками, была разрешена лишь после того, как владение морем будет окончательно приобретено Францией и ее союзниками, т. е. после того, как главнокомандующий морскими силами объявит силы противника сведенными на-нет. В высшем совете национальной обороны, 17 мая 1913 г., адмирал де Ляпейрер с величайшей энергией поддерживал эту точку зрения. Но он не был в состоянии заранее фиксировать, какой промежуток времени ему потребуется, чтобы в условиях полной безопасности отдать приказ о начале перевозки. С своей стороны сухопутный генеральный штаб полагал, что никакая задержка в прибытии войск ни в коем случае допущена быть не может. В результате совет постановил, чтобы транспорты, наиболее быстроходные пароходы Средиземного моря, все снабженные радиотелеграфом, выходили в одиночку в установленные дни и направлялись полным ходом в порт Сет, назначенный для высадки. Главнокомандующий морскими силами сохранял однако право потребовать образования из них конвоев, но при непременном условии, чтобы этот приказ «не имел бы следствием ощутительную задержку в отправлении транспортов».

Передавая адмиралу де Ляпейрер 7 апреля 1914 г. эти общие указания, морской министр выразился следующим образом:

«Военное ведомство, в должной мере осведомленное о возможном риске, окончательно решило на него пойти и с ним примириться. Безопасность перехода транспортов базируется на дальнем прикрытии, которое им обеспечивает предпринимаемое первым флотом (l'armée navale) с началом военных действий наступление, направленное к овладению западной частью Средиземного моря».

Однако, для содействия обеспечению этой безопасности при мобилизации должен был быть сформирован «отряд особого назначения». Но из кораблей этого отряда в готовности к концу июля 1914 г. оказался в Тулоне лишь один старый линейный корабль *Jaureguiberry; Pothuau* находился в ремонте, *Friant* на Ньюфаундленде, *Cosmao* и *Cassard* в Марокко, *Latouche-Tréville,* по возвращении из восточной части Средиземного моря, присоединился в Бизерте к *Bruix* и *Amiral Charner,* которые там мобилизовались со всей поспешностью. Все эти корабли, старые и тихоходные, почти лишенные броневой защиты (кроме *Jaureguiberry*) и недостаточно вооруженные, были неспособны померяться силами с *Goeben,* который сам по себе представлял весьма серьезную угрозу для наших транспортов.

28 июля адмирал де Ляпейрер возобновил свои возражения против принятого плана. На случай, если бы решение отправлять транспорты, не ожидая его распоряжения, было бы сохранено, он требовал, чтобы эти транспорты, сформированные в конвои, эскортировались резервной бригадой, усиленной *Jaureguiberry;* шесть линейных кораблей этой бригады смогли бы обеспечить непосредственное прикрытие, столь же необходимое, по его мнению, как и дальнее прикрытие, обеспечиваемое главными силами флота. Однако морской министр телеграммой, подтвержденной письмом, ответил, что он не считает возможным изменить предшествующие указания, которые должны быть выполнены в точности.

Более чем за год до начала войны, адмирал предложил иметь постоянно в Бизерте одну эскадру с тем, чтобы охранять в случае начала военных действий проход между Тунисом и Сицилией. 30 и 31 июля он снова потребовал разрешения направить туда резервную бригаду со 2-м дивизионом подводных лодок. «Так как Италия еще не объявила о своем нейтралитете», министр не дал на это согласия.

Италия, действительно, объявила официально о своем нейтралитете лишь 3 августа, после того как Германия объявила войну Франции. Но уже вечером 31 июля римское правительство сообщило германскому послу: «Война, начатая Австро-Венгрией... носит агрессивный характер, который не соответствует оборонительному характеру Тройственного союза, Италия не сможет участвовать в этой войне». Утром 1 августа этот ответ был сообщен французскому послу в Риме Барреру и немедленно был им передан в Париж. Впрочем было известно, что Италия не мобилизовалась и что ее эскадры оставались рассредоточенными: первая находилась в Бриндизи, а вторая — в Гаэте. Ее позиция не внушала сомнений, и морская обстановка в корне изменилась в связи с этим в нашу пользу. Однако до момента официальной декларации нейтралитета в западной части Средиземного моря было необходимо принять должные меры предосторожности; тем не менее, непосредственные заботы в отношении обеспечения переброски войск были низведены к тем, которые вызывались наличием на театре *Goeben* и *Breslau,* способных, правда, произвести опасный рейд в зону воинских перевозок, но не непрерывно воздейство-

вать на таковую, чего можно было бы опасаться со стороны итальянского флота.

Против германских крейсеров адмирал де Ляпейрер мог рассчитывать на содействие английской эскадры, но только, само собой разумеется, в случае, если бы Англия сделалась нашим союзником. Первый лорд британского адмиралтейства Уинстон Черчилль 21 июля имел даже намерение усилить эскадру адмирала Мильн посылкой четвертого линейного крейсера *New-Zealand,* чтобы более надежно обеспечить безопасность наших транспортов. Решение не было принято, но 30 июля командующий английским флотом Средиземного моря был предупрежден о том, что «если бы вспыхнула война и Англия оказалась бы в нее втянутой бок о бок с Францией... его первой задачей было бы помочь французам в переброске их африканской армии, преграждая путь, а если представится случай, вступая в бой с имеющимися в распоряжении силами с германскими быстроходными кораблями, в особенности с *Goeben,* который мог бы воспрепятствовать этой операции». В то же время, когда адмирал Мильн получил эти инструкции, его французский коллега был осведомлен об этом личным письмом морского министра, датированным 29 июля.

Таким образом 1 августа, к началу мобилизации, обстановка сложилась следующим образом: неминуемая война с Германией и Австрией, почти несомненный нейтралитет Италии, возможность союза с Англией, при отсутствии каких бы то ни было обязательств, которые позволяли бы на него рассчитывать наверняка, но если бы этот союз осуществился, — немедленная и активная поддержка со стороны Англии. Основной задачей командования морскими силами являлось обеспечение скорейшего прибытия во Францию африканских войск, при наличии приказа в точности осуществить план их переброски, в том виде, в каком он был утвержден.

---

## *Глава вторая*

## БЕГСТВО GOEBEN и BRESLAU

(3—10 августа 1914 г.)

**Выход флота. Обстрел Бона и Филиппвилля. Встреча с линейными крейсерами. Эскортирование конвоев. Преследование Gloucester. Прибытие германских крейсеров в Константинополь**

Флот, большие маневры которого закончились 21 июля, с 25-го был сосредоточен в Тулоне. Он вызвал находившихся в отпуску, выгрузил учебные боевые припасы, доукомплектовал свои экипажи и с 28 июля находился в боевой готовности, ожидая приказа из Парижа о выходе в море.

Однако в его составе отсутствовала одна из его лучших единиц, *Jean-Bart,* эскортировавший линейный корабль *France,* на котором президент республики отбыл в Россию. *France,* едва закон-

ченный постройкой, отправился без своих боевых запасов, которые еще не были готовы: в результате в Тулон под эскортом *Jean-Bart* должен был притти фактически невооруженный корабль. Оба линейных корабля пришли 1 августа в Дюнкерк, 8 августа они перешли в Брест, приняли там учеников военно-морского училища и тотчас же направились в Средиземное море.

1 августа, по приказанию морского министра, 2-й дивизион подводных лодок, эскортируемый *Jurien de la Gravière,* ушел в Бизерту, куда он прибыл 3 августа.

Главнокомандующий не располагал свежими сведениями о германских крейсерах. Он знал только, что *Goeben* 23 июля был в Тирано, недалеко от Пола, а *Breslau* 27-го числа находился в Дураццо. Но в 17 часов 2 августа он узнал от морского префекта Бизерты, что радиостанция мыса Бон перехватила шифрованную радиограмму *Goeben,* который повидимому находился у побережья Туниса (тогда еще не было радиопеленгаторных приборов, чтобы определить направление передачи). Полагая, что появление *Goeben* в этом районе создает угрозу для переброски войск, первые транспорты с которыми должны были выйти 5 августа (третий день мобилизации), и пользуясь правом, которое ему было предоставлено, главнокомандующий приказывает свести эти транспорты в конвой и предписывает резервной бригаде и *Jaureguiberry* на следующее утро выйти в море, итти на соединение с транспортами в Алжир и их эскортировать.

Он осведомляет об этом министра, но еще раньше, чем его телеграмма могла дойти по назначению, получает телеграмму последнего, адресованную ему из Парижа:

«В ночь с 31 июля на 1 августа *Goeben* и *Breslau* пришли в Бриндизи. Снимайтесь с якоря, и если Вам будет сообщено о начале военных действий, задержите их. Кроме того совет министров постановил, чтобы войсковые перевозки производились одиночными транспортами. Военное ведомство идет на связанный с этим риск».

Ввиду того, что донесение, полученное из Бизерты, является позднейшим по сравнению со сведениями, передаваемыми из Парижа, главнокомандующий сохраняет в силе свое решение перейти к непосредственному эскортированию транспортов, базируясь на соответствующем параграфе инструкций от 7 апреля 1914 г., дававшем ему право формирования конвоев.

3 августа в 4 часа утра флот снялся с якоря, оставив в Тулоне только 1-й дивизион подводных лодок и минные заградители, имеющие задачей заминировать в случае необходимости пролив Бонифацио.

В действительности *Goeben* и *Breslau,* соединившиеся 1 августа у Бриндизи, 2 августа после полудня пришли в Мессину.[5] Адмирал Сушон потребовал уголь, необходимый для доведения своего запаса до полного, но местные власти сначала отказались выполнить это требование.

Однако в 19 часов пришло разрешение из Рима (Германия еще не находилась в состоянии войны), и оба крейсера, начавшие уже приемку угля, реквизированного на находившихся в порту герман-

ских торговых судах, продолжали свое снабжение углем из береговых складов. Они доукомплектовались до штатов военного времени, сняв 350 запасных из состава экипажей указанных судов, и в час ночи 3 августа вышли из Мессины.

2 августа адмирал Мильн, эскадра которого с 30 июля была сосредоточена на Мальте, получил от адмиралтейства приказ организовать поиск *Goeben* двумя линейными крейсерами, а самому лично оставаться на Мальте в ожидании новых распоряжений и наблюдать выход из Адриатики крейсерами и эскадренными миноносцами. Он предписал адмиралу Трубридж в 20 часов сняться с якоря и с тремя броненосными крейсерами, линейными крейсерами *Indomitable* и *Indefatigable,* легким крейсером *Gloucester* и восемью эскадренными миноносцами следовать в направлении к Отрантскому проливу.

* * *

Таким образом, 3 августа все силы находились в море.

Немцы к северу от Сицилии шли на запад 16-узловым ходом, с намерением на следующее утро обстрелять Бон и Филиппвилль; они, вероятно, были осведомлены о том, что война будет объявлена в тот же вечер, и поэтому стремились нанести первый удар, как это было предусмотрено первоначальным планом,[6] несмотря на позицию, занятую Италией.

Англичане направились к Адриатике, кроме *Inflexible,* оставшегося на Мальте, и *Chatam,* которому была поставлена задача установить, не находятся ли германские крейсера в Мессине. В 7 часов утра, в тот самый момент, когда последний установил их отсутствие в Мессине, английский командующий морскими силами узнал, что их видели накануне в заливе Таранто шедшими на юго-запад: следовательно они вышли из Адриатики.

Адмирал Мильн, основываясь на предшествующих инструкциях, предписывавших ему оказание возможного содействия в защите французских транспортов, приказал адмиралу Трубридж с броненосными крейсерами произвести поиск в западном направлении, обогнув Сицилию с юга, *Chatam* — обогнуть с той же целью северное побережье этого острова, а *Gloucester* с эскадренными миноносцами — продолжать путь к Отрантскому проливу. Сам он снялся с якоря на *Inflexible,* чтобы итти наблюдать Мальтийский пролив.

Телеграммой из Лондона адмирал был поставлен в известность, что *Goeben* должен являться основной целью его операции, что надлежит следовать за ним повсюду с расчетом «быть в готовности его атаковать с объявлением войны, которая вероятна и неизбежна». Он телеграфировал адмиралу де Ляпейрер (это первая попытка установления контакта между этими старшими начальниками), запрашивая его, каким образом он может лучше всего ему помочь, на что французский адмирал ответил, что наилучшим содействием явится наблюдение за выходом из Адриатики; этот ответ, однако, не дошел до *Inflexible.*

Вечером 3 августа адмирал Мильн, желая установить связь со своим коллегой, послал *Dublin* в Бизерту с письмом. Однако, в

20 часов он получил новый приказ адмиралтейства, которое, осведомившись о том, что немцы покинули Адриатическое море, полагало, что они стремятся соединиться с основным ядром своего флота в Северном море: *Indefatigable* и *Indomitable* должны преградить им путь к Гибралтару. Оба линейных крейсера пошли 22-узловым ходом к западу, в то время как адмирал Трубридж со своими броненосными крейсерами направился в Ионическое море.

В течение этого времени французский флот начал свой переход через Средиземное море со скоростью 12 узлов. Он был разделен на три группы, шедшие расходящимися курсами: группа А, в составе 1-й дивизии линейных кораблей, 1-й легкой бригады и 12 миноносцев, направилась к Филиппвиллю; группа В в составе *Courbet*, 2-й дивизии линейных кораблей, 2-й легкой бригады и 12 миноносцев направилась к югу; группа С в составе *Jaureguiberry*, резервной бригады и 4 миноносцев взяла курс с расчетом пройти вблизи Минорки, оставляя ее справа. В 22 часа флот находился на параллели Балеарских островов; по приказу адмирала, группы В и С изменили свой курс и направились: первая к Алжиру, а вторая — к Орану. В 1 ч. 15 м. 4 августа[7] поступила телеграмма, сообщавшая о начале военных действий между Францией и Германией, выражавшая адмиралу де Ляпейрер доверие правительства и напоминавшая вместе с тем, что он не должен применять конвоев; предшествующие инструкции в части, предоставлявшей ему право их формировать, были отменены. Наконец, в телеграмме говорилось: «по просьбе английского адмирала, свяжитесь с ним, чтобы увеличить безопасность перевозок и уничтожить германские крейсера».

* * *

Адмирал Сушон на *Goeben* узнал об объявлении войны в 18 часов 3 августа. В этот момент он находился к юго-востоку от Сардинии, все время идя западными курсами. В 21 час он приказал *Breslau* направиться в Бон, а сам взял курс на Филиппвилль. Но незадолго до полуночи он получил из Германии совершенно неожиданный приказ: *Goeben* и *Breslau* должны полным ходом направиться к Константинополю.

Он мог бы и без риска немедленно выполнить этот приказ: Англия нейтральна, а французский флот, в составе которого к тому же нет кораблей достаточно быстроходных, чтобы его догнать, еще далек. Вместе с тем для германских моряков была весьма заманчива мысль сделать первые пушечные выстрелы раньше чем армии придут в соприкосновение. Крейсера, правда, не заполнили свои угольные ямы в Мессине настолько, чтобы без новой приемки угля совершить переход в Константинополь. Но это соображение не имело решающего значения: адмирал Сушон мог легко запастись углем в портах Эгейского моря (и это он действительно осуществил несколькими днями позже). Учтя эти моменты, он решил прежде всего выполнить намеченные операции.[8] Именно это решение, подвергшее оба крейсера риску, придало их бегству характер авантюры, закончившейся полным успехом, который Германия сумела использовать.

В 4 часа 4 августа *Breslau* выпустил около 60 снарядов по порту Бон; в 5 часов *Goeben* сделал 43 выстрела по Филиппвиллю; оба тотчас же удалились, следуя сначала, в целях маскировки, в северо-западном направлении. Огонь длился только несколько минут и причинил незначительные разрушения. Береговые батареи отвечали, но оба крейсера скоро оказались вне пределов досягаемости.[9] В 8 часов они шли курсом на ост, чтобы соединиться и, пройдя к северу от Сицилии, прибыть в Мессину, где они должны были получить уголь, необходимый для их дальнейшего перехода.

С 5 часов адмирал де Ляпейрер был осведомлен об обстреле Бона. Он тотчас же приказал адмиралу Шошпра, командующему группой А, маневрировать с таким расчетом, чтобы возможно скорее войти в соприкосновение с германскими кораблями и вступить с ними в бой. Первая группа кораблей довела свой ход до 15 узлов (предела, допускаемого плохим состоянием котлов *Mirabeau*). Если бы эта группа продолжала итти к Бону, она двумя часами позже очутилась бы в пределах видимости *Goeben*. Но в 6 ч. 30 м. на основании телеграммы из Алжира, сообщавшей о том, что германские крейсера направились полным ходом к западу, главнокомандующий предписал адмиралу Шошпра следовать к Алжиру самым полным ходом. С этого момента исчезла всякая возможность для наших морских сил войти в соприкосновение с противником.

Случай, однако, привел к другой встрече. В 9 ч. 30 м. *Goeben* и *Breslau,* только что соединившиеся в 50 милях к северу от Бона, внезапно заметили *Indomitable* и *Indefatigable,* шедшие по направлению к Гибралтару.

Обе группы шли контр-курсами, большим ходом, по совершенно спокойному морю. *Goeben* сделал попытку уклониться от встречи, но англичане пошли на сближение, и он лег на прежний курс. Вскоре на дистанции 8000 *м* произошла встреча. Это — волнующая минута. С одной стороны 16 орудий были готовы к открытию огня, с другой — 10; судьба *Goeben* могла бы быть решена в несколько мгновений. Но война не объявлена, и никто не стрелял. Никто также не салютовал, хотя немцы считали, что адмирал Мильн находился на борту одного из британских крейсеров, и хотя флаг адмирала Сушон развевался на мачте *Goeben*. Но капитан 1 ранга Кеннеди, командовавший английской группой, обойдя немцев, лег на обратный курс, вступил им в кильватер и телеграфировал адмиралтейству, что он находится в соприкосновении с ними.

Из Лондона ему тотчас ответили: «Прекрасно, держитесь крепко; война неминуема».[10] Немного спустя У. Черчилль, с согласия министра иностранных дел, дал ему приказ атаковать после предупреждения *Goeben,* в случае если последний попытается напасть на французские транспорты. Однако совет министров, собравшийся несколько мгновений позже, решил, что никакое военное действие не должно быть предпринято до истечения срока, фиксированного ультиматумом, который Великобритания накануне вечером предъявила Германии, т. е. до 12 часов ночи. В 19 часов телеграмма осведомила об этом адмирала Мильн и командовавшего группой Кеннеди. «Мы вряд ли отдавали себе отчет, — пишет У. Черчилль, — во

что эта почтенная щепетильность должна была обойтись нам и всему миру».

В действительности, в момент получения контр-приказа английские крейсера уже значительно отстали. *Goeben,* который только что вычистил свою подводную часть, мог итти 27-узловым ходом, тогда как англичане с трудом делали 25. Присоединившийся к англичанам *Dublin,* пришедший из Бизерты, сохранял соприкосновение с немцами до 21 часа, но потерял их затем из виду с наступлением темноты, и адмирал Сушон получил возможность без новых помех следовать в Мессину.

Адмирал де Ляпейрер должен был бы быть осведомлен об этой встрече: в 20 часов все корабли флота, в том числе и *Courbet,* получили из Алжира сообщавшую о ней телеграмму, которая вследствие ошибки, оставшейся до сих пор не объясненной, не дошла до сведения главнокомандующего. В результате, последний не внес никаких изменений в свои планы; группы A и B, после крейсерства в продолжение всей ночи в надежде войти в соприкосновение с *Goeben,* если бы он появился для обстрела Алжира, застопорили машины перед этим портом в 4 ч. 30 м. утра 5 августа, почти в тот момент, когда германские крейсера входили в Мессину. Адмирал тотчас же условился с командиром 19-го корпуса о формировании и отправке конвоев, которые они оба считали необходимыми, несмотря на повторные указания правительства.[11] Различные телеграммы, сообщавшие о воображаемых боевых схватках на западе, сообщение о том, что германский угольщик стал на якорь на рейде Пальмы,[12] предложение министра распределить подводные лодки 1-го дивизиона по портам Прованса, чтобы защитить эти порты от *Goeben,* укрепили адмирала в убеждении, что противник угрожает непосредственно нашим перевозкам, и что основным театром борьбы на данном отрезке времени является западная часть Средиземного моря.[13] В результате, считая основной своей обязанностью эскортирование конвоев, первый из которых должен был отправиться в тот же день, он принял соответствующие меры, еще ничего не зная о встрече, имевшей место накануне.

Командующий группой Кеннеди, потеряв соприкосновение с немцами, рассчитывал держаться в течение ночи к северу от Сицилии с тем, чтобы утром на следующий день быть у северного входа в Мессинский пролив. Но адмирал Мильн к 18 часам 4 августа получил сообщение, что итальянское правительство объявило о своем нейтралитете, и указание, что он должен считаться с таковым, не приближаясь со своими кораблями ближе, чем на 6 миль, к итальянским берегам. Он приходит в результате к выводу, что если *Goeben* войдет в Мессинский пролив, он не сможет его там преследовать, и назначает рандеву *Indomitable* и *Indefatigable* на следующий день, 5 августа, в 11 часов в открытом море у Пантеллярии, на полпути между Сицилией и Тунисом. Отправив вместе с тем *Gloucester* в южную часть Мессинского пролива, чтобы контролировать выход из него, он предписал адмиралу Трубридж держаться со своими броненосными крейсерами вблизи Отрантского



ГОСУДАРСТВ. ПУБЛИЧНАЯ ИСТОРИЧЕСКАЯ БИБЛИОТЕКА

пролива. В час ночи он получил сообщение об открытии военных действий между Великобританией и Германией.

* * *

*Goeben* и *Breslau* в 4 часа 5 августа вошли в Мессину. Их угольные ямы были почти пусты; безусловно необходимо было их наполнить, чтобы добраться до Константинополя. Адмирал Сушон потребовал соответствующего разрешения у итальянских властей, но натолкнулся на формальный отказ: нейтралитет Италии не позволял ей снабжать корабли воюющих стран. Кроме парохода *General,* погрузившего предельное количество угля, которое он мог только принять в течение двух предшествующих дней, в порту находился английский угольщик, нагруженный углем для фирмы Стиннес. Немцы подпоили капитана, который не знал еще об объявлении войны, задержали его и несмотря на вмешательство английского консула добились выдачи его груза. Оба крейсера погрузили уголь с предельной поспешностью, но приемка потребовала более 24 часов; по истечении этого времени пребывания в порту они должны были бы быть интернированы. Итальянские офицеры пришли вечером, чтобы осведомить об этом адмирала Сушон, но он с большим присутствием духа ответил, что срок должен считаться с момента, когда ему было сделано официальное сообщение. Он выиграл таким образом 15 часов, которые позволили отряду закончить приемку. [14]

В течение этого времени поступавшие из Берлина телеграммы поставили его в известность о затруднениях, которые возникали со стороны оттоманского правительства для разрешения Сушону входа в Дарданеллы, несмотря на заключенное Турцией 3 августа секретное соглашение с Германией. Ему предоставлялся выбор между Полой и Константинополем; сознавая значение, которое должно иметь его присутствие в Турции, Сушон решил отправиться туда, как это было ранее решено, и просил адмирала Антона Гауса, командовавшего австрийским флотом, облегчить ему форсирование блокады, которую предполагал вокруг Мессины. Выслав [15] *General* вперед, чтобы обеспечить свою телеграфную связь с германским посольством в Турции, [16] он в 17 часов 6 августа снялся с якоря.

Поскольку в это время Германия уже находилась в войне с Англией, адмирал Сушон не мог не считаться с тем обстоятельством, что новая встреча с британскими линейными крейсерами уже не окончится так, как окончилась 4 августа. Сушон опасался также и того, что французский главнокомандующий, осведомившись об его остановке в Мессине, выделит против него силы, способные дать бой с уверенностью в победе.

Для французов, однако, единственной заботой продолжало оставаться обеспечение воинских перевозок. Алжирский конвой (7 пароходов) отправился 5-го числа вечером в Сет под эскортом группы В; группа С направилась на соединение с оранским конвоем; четыре линейных корабля первой эскадры и 1-я легкая бригада направились в Филиппвилль, чтобы взять там под свою защиту един-

ственный находившийся в готовности войсковой транспорт *Medjerdah*, который должен был сняться 6-го числа с якоря вместе с этим внушительным эскортом. Наконец, «отряд линейных кораблей особого назначения», составленный из линейных кораблей *Courbet, Condorcet* и *Vergniaud* под флагом главнокомандующего, идет к северу, чтобы искать *Goeben* в районе Балеарских островов.

В 12 ч. 30 м. 5 августа радиограмма из Бизерты сообщила, наконец, адмиралу де Ляпейрер, находившемуся в этот момент в 50 милях от Алжира, что германские крейсера были замечены накануне к северу от Сицилии шедшими на восток. Адмирал, продолжая итти тем же курсом, соединился утром 6 августа вблизи Ивицы с *France* и *Jean-Bart* и эскортировал их до подхода к Сет.

Только в 12 ч. 45 м. 6-го числа ему стало известно о присутствии *Goeben* и *Breslau* в Мессине; после полудня радиограмма из Парижа подтвердила это сообщение, добавив: «есть основания опасаться, как бы австрийский флот не пришел к ним на помощь, и в этом случае английские морские силы могут оказаться недостаточными». Но «отряд линейных кораблей особого назначения» уже имел ограниченные запасы угля, которые не могли позволить ему столь значительного удаления от базы, без производства предварительной приемки. Главнокомандующий рассчитывал на группу А, находившуюся восточнее других, для того, чтобы оказать содействие в случае, если таковое понадобится. Впрочем, он продолжал считать, что *Goeben* либо идет на соединение с австрийским флотом, либо попытается прорваться в Атлантический океан. Ляпейрер знал также, что его британский коллега, о котором он, впрочем, не имел никаких непосредственных известий, готов преградить оба эти пути. [17] Никто не ожидал, [18] что немцы попытаются прорваться в Константинополь, а если бы эта мысль и возникла, то их считали бы заведомо разоруженными, согласно международному праву. Выход австрийцев, с которыми мы не находились в войне и которые были значительно слабее нас, не внушал опасений. С другой стороны, главнокомандующему телеграфировали из Парижа о том, что германские лайнеры, оборудованные под вспомогательные крейсера, готовы выйти из Генуи и что другие идут в Средиземное море через Гибралтар. Ему сообщили также о крейсерах, якобы замеченных в районе Канарских островов, и потребовали, чтобы он их уничтожил. Ляпейрер имел, таким образом, основания полагать, что его воинским транспортам угрожают непосредственные опасности, а потому продолжал их эскортировать. [19] Он предложил также английскому адмиралу довольно ограниченную поддержку *Jurien de la Gravière* и три старых броненосных крейсера из Бизерты для наблюдения за выходом из Мессины.

* * *

Адмирал Мильн, собравший к 11 часам 5 августа свои три линейных крейсера, послал *Indomitable,* нуждавшийся в приемке угля, в Бизерту. Сам же с *Inflexible* и *Indefatigable* крейсировал между Сицилией и Сардинией, чтобы преградить *Goeben* путь на запад. Вечером он узнал от *Gloucester,* что германские крейсера

находятся в Мессине. Его место в эту минуту было в 100 милях к западу от Сицилии; он продолжал оставаться на своем посту, имея все время в виду обеспечение французских воинских перевозок. Утром 6-го числа он принял решение итти для наблюдения за северным выходом из Мессинского пролива и, следуя экономическим ходом к северу от Сицилии, получил радиограмму *Gloucester* о том, что неприятельские крейсера вышли из Мессины и направились к востоку. Полученные инструкции запрещали ему заходить в территориальные воды Италии, и он вынужден был огибать Сицилию с запада. В 23 часа поступило разрешение адмиралтейства пройти через Мессинский пролив, но было уже слишком поздно.

С момента выхода немцев *Gloucester* (командир Ховард Келли) неотступно следовал за ними, чтобы ориентировать командование об их действиях. Он видел их огибающими берег Калабрии, все время держащимися в пределах территориальных вод, как будто с намерением войти в Адриатику; потом в 23 часа они взяли курс на Матапан. Он тотчас донес об этом адмиралам Мильну и Трубриджу, несмотря на усилия *Goeben* помешать его радиотелеграфированию.

В этот момент адмирал Мильн находился в 30 милях к западу от Сицилии, слишком далеко от немцев, чтобы иметь возможность их догнать. К тому же его крейсера нуждались в приемке угля: он взял курс на Мальту, куда пришел в полдень 7 августа одновременно с *Indomitable*, только что произведшим полную приемку угля в Бизерте.

Адмирал Трубридж находился со своими четырьмя броненосными крейсерами и восемью эскадренными миноносцами в районе Кефалонии. Он направился ко входу в Адриатическое море с намерением заставить немцев принять бой. Узнав об изменении ими курса, он пошел к югу, чтобы преградить им путь. *Dublin* и два эскадренных миноносца шли с Мальты на соединение с ним. Трубридж приказал *Gloucester,* используя радио, облегчить им достижение соприкосновения с противником. Этот маневр должен был 7 августа, около 6 часов утра, поставить *Goeben* лицом к лицу с четырьмя броненосными крейсерами, вооруженными 36 орудиями калибром от 24 до 19 *см; Breslau* предстояло иметь дело с двумя легкими крейсерами, каждый из которых сильнее его; 10 британских истребителей имели много шансов попасть несколькими торпедами в цель. Однако, поскольку бой должен был иметь место днем, адмирал Трубридж полагал, что при такой обстановке *Goeben* благодаря большей дальности своей артиллерии и превосходству в ходе, сможет потопить один за другим все эти корабли с большой дистанции, раньше чем сам получит существенные повреждения; он считал себя не в праве итти на такой риск без формального приказания, которого не получил (Совет экспертов, который собрался месяцем позже в Портланде, признал, впрочем, его решение отвечавшим обстановке). В 3 ч. 50 м. он повернул на 180°. *Dublin* не имел успеха в поисках *Goeben* ночью и получил приказание не пытаться атаковать его днем. Весь отряд Трубриджа возобновил наблюдение за Отрантским проливом.

*Gloucester,* однако, продолжал следовать за германскими крейсерами. Около 5 ч. 30 м. адмирал Мильн, считая положение *Gloucester* опасным, приказал ему держаться на большом расстоянии, но он все же сохраняет контакт с германскими кораблями. Около 3 ч. 30 м. *Gloucester* завязывает бой на дистанции в 10 000 *м* с *Breslau,* преследует его в течение нескольких минут вблизи *Goeben,* который делает поворот, и с удивительной настойчивостью, несмотря на подавляющее превосходство в силах противника, немедленно после того как немцы легли на прежний курс в направлении к мысу Матапан, возобновляет преследование. Ввиду запрещения адмирала проходить далее этого пункта, *Gloucester* в 16 ч. 40 м., дойдя до него, прекращает преследование, успев заметить, что неприятельские корабли вошли в пролив, отделяющий Морею от острова Цериго.

Австрийская эскадра (шесть линейных кораблей, два крейсера, около 20 миноносцев) была готова вмешаться. Утром 7 августа она покинула Пола, чтобы оказать содействие германским крейсерам, и спустилась до параллели Себенико, но в 19 часов после телеграммы адмирала Сушон, сообщавшей, что он ускользнул от англичан, эскадра возвращается к месту якорной стоянки.

*Goeben* и *Breslau,* свободные теперь от всякого наблюдения, в ночь с 7 на 8 августа входят в Эгейское море и идут экономическим ходом, вне обычных морских путей.

Адмирал Мильн в час ночи 8-го числа покидает Мальту со своими тремя линейными крейсерами и *Weymouth,* чтобы итти на их поиски. Вследствие ошибки, допущенной адмиралтейством, он получает в 14 часов телеграмму, сообщающую о том, что Англия объявила войну Австрии; согласно имевшимся на этот случай инструкциям, он тотчас же возвращается на север, чтобы охранять выход из Адриатики. Это сообщение аннулируется двумя часами позже, но в то же время обстановка в отношении Австрии ему характеризуется как критическая, и он считает своим долгом продолжать путь к Отрантскому проливу. Только на следующий день новая телеграмма предлагает ему возобновить преследование *Goeben.* Ошибка, допущенная Лондоном, заставила его потерять целый день. Он входит в Эгейское море только в 3 часа 10-го, на 60 часов позже германских крейсеров, которые он все же надеется встретить возвращающимися на запад.

В течение этого времени *Goeben* и *Breslau* погрузились углем у острова Денуза с помощью парохода, посланного из Афин, и связались с Константинополем при посредстве *General,* стоявшего на якоре в Смирне. Разрешение войти в проливы не было еще дано. В 5 часов 10 августа оба крейсера направились к проливам и, ввиду того, что колебания турецкого правительства, наконец, прекратились, они в 17 часов вошли в пролив.

Адмирал Мильн узнал об этом только на следующий день. Он послал *Weymouth* просить разрешение на проход, но натолкнулся на отказ. С этого момента начинается блокада Дарданелл, которая продлилась четыре года.

Германские крейсера были спасены отвагой их флагмана, отсутствием на нашей стороне налаженной разведывательной службы и отсутствием же предварительной договоренности между английским и французским флотами.

---

*Глава третья*

## НАЧАЛО ВОЕННЫХ ДЕЙСТВИЙ ПРОТИВ АВСТРИИ

(август 1914 г.)

**Англо-французское морское соглашение. Первый поход в Адриатическое море. Установление блокады. Второй поход в Адриатическое море**

7 августа адмирал де Ляпейрер получил из Парижа сообщение, изложенное в форме, допускающей сомнение в его точности, о выходе австрийского флота в море, а также приказ итти в Тулон, где и ожидать дальнейших распоряжений. 8-го числа новая телеграмма потребовала от него сосредоточения всего флота в Бизерте, за исключением резервной бригады и отряда особого назначения, которые одни должны были эскортировать транспорты. В то же время офицер морского генерального штаба доставил ему текст морского соглашения, подписанного в Лондоне 6-го числа, которое содержало следующие статьи.

«Общее руководство операциями на Средиземном море будет принадлежать Франции.

До тех пор, пока *Goeben* и *Breslau* не будут захвачены или уничтожены, английские морские силы, находящиеся в настоящее время в Средиземном море, будут действовать согласованно с французскими морскими силами для уничтожения или захвата этих германских кораблей.

Как только эта операция будет закончена, три линейных крейсера и два или три из числа английских броненосных крейсеров снова получат свободу действий, за исключением случая, если бы Италия нарушила свой нейтралитет.

В этом случае английские морские силы на Средиземном море в составе одного или двух броненосных крейсеров, четырех легких крейсеров, восемнадцати эскадренных миноносцев и подвижной обороны Мальты и Гибралтара будут состоять под командой главнокомандующего французскими морскими силами.

Мальта и Гибралтар будут использованы для базирования французских морских сил.

Французский флот обеспечит на всем пространстве Средиземного моря безопасность английской и французской морской торговли. В частности, если будет объявлена война между Францией и Австрией, он будет действовать против австрийских морских сил и во всяком случае обеспечит строгое наблюдение за выходом из Адриатического моря.

Он будет наблюдать, равным образом, за входами из Суэцкого канала и Гибралтарского пролива и не допустит проникновения в Средиземное море неприятельских крейсеров».

Накануне Австро-Венгрия объявила войну России, и русское правительство ожидало, что Турция окажет Австро-Венгрии активную поддержку допуском ее флота в Черное море.[20] Поэтому морской министр следующим образом уточнил задачу, которую он возлагал на наш флот: оказать полное содействие английской эскадре, чтобы воспрепятствовать попытке австрийского флота проникнуть в Дарданеллы; поскольку же война еще не объявлена, он может применить силу только при наличии со стороны австрийского флота попытки проникнуть в Дарданельский пролив.[21]

Вторая дивизия, *Foudre* и все миноносцы, находившиеся в Алжире, прекратили свои приемки и покинули этот порт вечером 8 августа для перехода в Бизерту; каждый из линейных кораблей вел на буксире по одному миноносцу, так как последние, из-за отсутствия в Алжире мазута, имели горючее на исходе. 2-я легкая бригада, которую адмирал послал накануне в Гибралтар для прикрытия транспортов с войсками из Марокко, была заменена в выполнении этого задания старыми крейсерами отряда особого назначения и также получила приказание итти на соединение с флотом в Бизерту. 9 августа утром главнокомандующий снялся с якоря и пошел туда же с особой группой, в которой *Jean-Bart* снова занял свое место, с первой дивизией линейных кораблей (кроме *Mirabeau*, который пришлось оставить в Тулоне для длительного ремонта), с 1-й легкой бригадой, миноносцами и заградителями. *Jaureguiberry* отправили в Аяччио и резервную бригаду — в Алжир, чтобы эскортировать второй эшелон африканских транспортов.

Вечером адмирал получил указание, что его операционной базой должна являться Мальта и что он должен там сосредоточить свои морские силы. Получив от адмирала Мильна телеграмму с просьбой наблюдать за проливом между Сицилией и Тунисом, чтобы помешать германским крейсерам, разыскиваемым британской эскадрой, ускользнуть в западном направлении, де Ляпейрер оставляет первую дивизию линейных кораблей в крейсерстве в районе Бизерты, а сам 10 августа в 17 часов с особой группой входит в этот порт. Здесь он находит часть своих кораблей, которые производят приемки.

11-го числа обстановка делается более определенной. Морской министр, в согласии с английским адмиралтейством, телеграфирует главнокомандующему: «Австрийская эскадра находится в Адриатике, *Goeben* и *Breslau* разыскиваются вне Адриатического моря адмиралом Мильн». (Еще не знают, что они вошли в Дарданеллы). «Ваша задача на данном отрезке времени заключается в тесной блокаде выхода из Адриатического моря, в готовности дать бой австрийскому флоту с открытием военных действий против Австро-Венгрии. Кроме ваших кораблей, вы можете располагать британскими броненосными крейсерами и эскадренными миноносцами, которые окажут вам полное содействие». «Французское и английское правительства, — дополняет другая телеграмма, — считают ваш приход на Мальту в высшей степени неотложным». После полудня адмирал получает сообщение о разрыве дипломатических отношений между Францией и Австро-Венгрией и о том, что последняя объявила блокаду черногорского побережья. 13 августа утром мор-

ские силы сосредоточились на Мальте, и в тот же день до адмирала дошло официальное сообщение об объявлении Францией и Великобританией войны Австро-Венгрии.

Сообщая об этом адмиралу де Ляпейрер, министр предлагал ему начать военные действия: «правительство, рассчитывая вызвать таким образом благоприятное для нас решение Италии, категорически требует, чтобы вы немедленно открыли военные действия против Австро-Венгрии. В соответствии с этим, как можно скорее со всеми имеющимися в вашем распоряжении французскими и английскими кораблями выходите в море и, пройдя открыто в виду итальянского побережья, произведите против австрийских побережий или портов операции, которые вы найдете отвечающими обстановке и в выборе которых правительство предоставляет вам полную свободу». Основная причина неопределенности этого приказа заключается в том, что морской генеральный штаб никогда не готовился к операциям против Австрии.

Флот снялся с якоря и вышел из Мальты двумя эшелонами; 15 августа в 17 часов он был сосредоточен к северу от острова Фано. Флагманы эскадры, включая адмирала Трубридж, который находился тут же с двумя броненосными крейсерами и 12 эскадренными миноносцами, собираются на борту *Courbet,* где главнокомандующий познакомил их с планом операции: союзные силы должны проникнуть в Адриатическое море, попытаться уничтожить австрийские корабли, блокирующие побережье Черногории, и, если появится неприятельская эскадра, заставить ее принять бой. Адмирал не предполагал предпринимать каких бы то ни было действий против фортов; он считал, «что эти операции себя не оправдывают и что они связаны с риском потери боевых единиц, вызывая одновременно такой расход боевых припасов, который может иметь самые тяжелые последствия с точки зрения снабжения». Он надеялся найти значительные австрийские силы в черногорских водах, их уничтожить и во всяком случае «создать впечатление активности».

Это как раз то, чего желало правительство. В депеше от 14 августа, подтверждающей телеграмму от 13-го числа, министр так формулирует свою точку зрения: «Операция, которую вам предстоит провести, является необходимой демонстрацией с точки зрения общей политики. Она может, кроме того, заставить австрийскую эскадру выйти из своих портов и дать вам случай принудить ее к бою. Далее, не подлежит сомнению, что ваше появление в Адриатическом море заставит австрийцев снять блокаду Черногории. Правительство вам предоставляет полную свободу в выборе пункта для нанесения удара. Очевидно, что атака Пола открытой силой является совершенно невозможной. Она повлекла бы, без сомнения, значительные потери, которые не могли бы быть оправданы достигнутыми результатами. В равной степени представляется проблематичной возможность проникнуть открытой силой к Каттаро. Но содействие Черногории, которая ожидает нашей помощи и может, обладая горой Ловчен, в значительной степени осложнить положение австрийских кораблей, вам облегчит, быть может,

систематические операции в этом районе». Черногорский король, действительно, предоставил в распоряжение союзников порт Антивари, могущий быть использованным для базирования легких сил.

Флот был разделен на две группы: французские крейсера и британский отряд шли к северу вдоль албанского побережья, в то время как линейные корабли в кильватерной колонне с тремя дивизионами миноносцев — впереди и на флангах колонны для противолодочного обеспечения — шли вдоль итальянского берега в расстоянии 10 миль от последнего, а затем легли на курс между Антивари и Каттаро. Общее рандеву было назначено на утро следующего дня в районе Антивари.

16 августа в 8 ч. 30 м. группа линейных кораблей, находившаяся в 15 милях от побережья, заметила прямо по носу, ниже горизонта, дымы двух миноносцев, которые удалялись в направлении Каттаро; потом, несколькими минутами позже, на восточной части горизонта, два других дыма: дым небольшого крейсера *Zenta* и миноносца *Ulan*, идущих полным ходом на север.

Главнокомандующий маневрировал с намерением отрезать им отступление и в 9 часов приказал открыть огонь главной артиллерией по *Zenta*, находившейся на дистанции в 12 000 *м*, а вспомогательной — по *Ulan*, которого преследовал *Jurien de la Gravière* и миноносцы. Однако *Ulan* находился слишком далеко впереди; не имея попаданий, он вошел в Каттаро. Менее быстроходный *Zenta* не мог спастись, но храбро оказывал сопротивление; его 18-*см* снаряды падали в 300 или 400 метрах от колонны линейных кораблей. Силы, однако, были слишком неравны. В 9 ч. 20 м. адмирал, видя столбы пара и дыма, подымавшиеся на корме крейсера, приказал прекратить огонь. На палубе *Zenta* произошел ряд взрывов; в 9 ч. 35 м. крейсер накренился на 45°, носовая часть его показалась из воды, и он пошел ко дну, не спустив своего флага.[22] В это время к главным силам присоединились крейсера. Близость батарей Каттаро и опасение мин препятствовали английским эскадренным миноносцам, которые одни только находились в этот момент при флоте (наши были слишком далеко к северу, где они преследовали *Ulan*), спасать уцелевших австрийцев, однако 6 офицеров и 130 матросов были спасены черногорскими шлюпками.

В полдень флот направился к югу, чтобы не подвергаться ночным атакам миноносцев, которые пришлось бы отражать в неблагоприятных условиях; наши собственные миноносцы уже израсходовали почти весь запас горючего. Английский отряд получил от своего правительства приказание отправиться к Дарданеллам; французские корабли остались одни.

«В итоге, — пишет адмирал де Ляпейрер, — я попытался, с одной стороны, войти в связь с Черногорией (миноносец 2-го дивизиона принял на борт в Дульциньо одного черногорца, который впрочем не знал ничего существенного об австрийцах), а с другой — произвел перед Антивари демонстрацию, выразившуюся в уничтожении или бегстве австрийских морских сил, блокировавших этот порт, к сожалению весьма незначительных».

Флот исполнил приказание правительства, требовавшего немедленного «открытия военных действий». Однако, проведенная импровизированная операция не имела большого значения. Точно так же, как англичане на Северном море, мы готовились к морскому бою линейных флотов. При уклонении противника от боя ядро наших сил было обречено на неблагодарную роль, для которой оно не предназначалось. В дальнейшем, особые обстоятельства сделали эту роль еще более трудной и более опасной.

Ночью 16 августа флот вышел из Адриатики и крейсировал примерно по линии Фано — Санта Мария ди Леука. 17-го числа стояла туманная погода. *Démocratie* сталкивается с *Justice, Fantassin* с *Cavalier,* и их приходится отослать на Мальту, так же как и *Janissaire,* имевшего аварии в трубопроводе. [23] Трудности блокады становились явными.

При наличии современных кораблей, потребляющих огромные количества угля и мазута, блокада являлась возможной только в случае обеспеченности базирования. Мальта, ресурсы которой были полностью предоставлены в распоряжение французов, находилась более чем в 300 милях от Отрантского пролива. Чтобы держать там линейные корабли, подобно тому как линейные корабли Гранд Флита находились в Скапа Флоу или в Ферт-оф-Форт, нужно было иметь в Адриатике, или по меньшей мере в Отрантском проливе, легкие силы, способные осведомлять командование и в то же время отбивать атаки легких сил австрийского флота. Однако, мы не имели ни одного малого быстроходного крейсера, которыми обладали все другие флоты (сами австрийцы имели между тем три таких крейсера, не считая одного, находившегося в достройке на плаву); броненосным крейсерам нехватало скорости хода, а миноносцам — выносливости; число последних к тому же являлось совершенно недостаточным. В результате пришлось держать главные силы вблизи противника.

Постоянное пребывание в море вызывало необходимость в частых приемках топлива (суточный расход флота: 5000 тонн угля и 1000 тонн мазута); кроме того оно утомляло личный состав, отражалось на состоянии материальной части и создавало благоприятные условия для атаки противником кораблей флота. 17 августа адмирал писал министру: «Наши операции только в том случае окажутся действительно эффективными, если мы будем обладать соответствующей операционной базой, расположенной непосредственно у входа в Адриатическое море. За невозможностью использовать Корфу, такой базой, по моему мнению, могла бы явиться Валона, если бы, как я уже запрашивал вас по телеграфу, я мог ею располагать. В существующих обстоятельствах, при отсутствии базы, мы можем подвергнуться внезапному удару в условиях поистине весьма тяжелых». Адмирал часто выдвигал это требование, но всегда без результатов. В Париже стремились щадить нейтралитет Греции и очень считались с подозрительностью Италии, виды которой на Валону, лучший порт албанского побережья, давно были известны. [24]

Флот должен был как-то «выпутываться». Уже пятнадцать дней, как корабли находились в море почти непрерывно.[25] 18 августа первая легкая бригада и миноносцы принимали уголь в открытом море с угольщиков, присланных с Мальты; но линейные корабли также имели срочную необходимость в производстве приемок, и адмирал де Ляпейрер решил итти с ними на Мальту, оставив для наблюдения за выходом из Отрантского пролива две легких бригады и три дивизиона миноносцев. Контр-адмирал де Сюньи, командующий отрядом, получил директиву — оказывать сопротивление попыткам к выходу австрийских крейсеров и сообщить главнокомандующему, если такого рода попытка будет сделана линейными кораблями. Он должен был принять все необходимые предосторожности против подводных лодок (торпеда одной из них, выпущенная по *Jules-Ferry,* не попала в цель) и держать свои корабли рассредоточенными, постоянно на ходу и часто меняющими курс и место.

23 августа крейсера, в свою очередь имея необходимость в угле, вынуждены были итти за ним на Мальту: все линейные корабли нуждались в незначительных исправлениях; для охраны Отрантского пролива в распоряжении командования не оставалось ничего, кроме только что прибывшего старого крейсера *d'Entrecasteaux*, который в течение четырех дней в одиночестве охранял пролив. 27-го числа возвратились линейные корабли, а 28-го крейсера. Флот снова находился в полном составе у входа в Адриатику.

* * *

Так как австрийская эскадра оставалась в базах и морской бой, на который рассчитывали, становился маловероятным, по крайней мере в ближайшем будущем, наши морские силы необходимо было использовать таким образом, чтобы добиться основной цели — превратить Средиземное море в англо-французское озеро, на котором только морские перевозки и торговые сношения союзников могли бы происходить в полной безопасности. На востоке *Goeben* и турецкий флот оказались запертыми в Дарданеллах английской эскадрой, которая в полном составе их блокировала. В западной части Средиземного моря наши старые линейные корабли боролись с военной контрабандой, а крейсера отряда особого назначения патрулировали вдоль африканского побережья. Все эти корабли получали непосредственно распоряжения из Парижа и практически были выделены из состава флота. Хотя на главнокомандующего возлагалось общее руководство операциями на всем пространстве Средиземноморского театра, его роль на данном отрезке времени сводилась почти единственно к охране Отрантского пролива.

Зафрахтование нескольких угольщиков, которые должны были доставлять на эскадру уголь из Кардифа, позволило линейным кораблям держаться в море в таком составе, чтобы никакие неприятельские силы не могли бы ни подавить их, ни ускользнуть от их наблюдения. Что касается крейсеров и миноносцев, то адмирал

собирался использовать их для разведок с боем в центральной части южной Адриатики. Затем он предполагал возможно чаще производить атаки неприятельских кораблей перед Каттаро и Антивари подводными лодками, два дивизиона которых присоединились к нему на Мальте с *Foudre*[26] в качестве базы. Наконец, адмирал стремился установить связь с Черногорией как для того, чтобы получать сведения о противнике, так и для того, чтобы не оставлять совершенно изолированной эту маленькую страну, которая мужественно выступала бок-о-бок с союзниками.

* * *

6 подводных лодок 1-го дивизиона покинули Мальту одновременно с линейными кораблями и 27 августа стали на якорь вместе с *Foudre* к западу от Корфу. 28-го числа *Joule* и *Le Verrier* снялись с якоря, чтобы итти на позиции (одна перед Каттаро, другая — между Каттаро и Антивари с тем, чтобы провести там в позиционном положении весь день 29 августа). *Joule* дважды подверглась атаке миноносцев, не имея возможности сама занять позицию для атаки. *Le Verrier* совсем не видела противника, и обе лодки возвратились 30-го. Они имели легкие аварии, которые заставили адмирала отослать их на Мальту, а оттуда в Бизерту, так же как *Faraday* и *Bernouilli*. Недостаточная надежность наших подводных лодок, слишком хрупких, была трудно совместима с требованиями военного времени; им потребовалась переборка всех механизмов, продолжительная тренировка и все самопожертвование их отборного личного состава, чтобы получить возможность нести службу в условиях военного времени. Точно так же, в результате напряженной службы, выходили из строя миноносцы. 25 августа только десять миноносцев из тридцати восьми, которыми располагал флот, оказались в состоянии принять участие в операции. Требовалось втягивание личного состава и приспособление материальной части к особым условиям службы в военное время. Отсутствие вблизи от района крейсерства организованной операционной базы являлось крайне ощутительным для этих малых кораблей. Как писал главнокомандующий, «миноносцы и подводные лодки цепляются за малейшее укрытие, которое им могут предоставить скалистые берега Паксоса и Анти-Паксоса». Все корабли были вынуждены производить приемки в открытом море. «Флот пользуется такого рода возможностью благодаря исключительно благоприятной погоде, но положение сделалось бы весьма сложным и очень тяжелым в условиях плохой погоды».

* * *

Одной из первых забот морского министерства, с момента открытия военных действий против Австро-Венгрии, явилось предоставление главнокомандующему возможности быть осведомленным о действиях неприятельского флота. Для этой цели имелся великолепно расположенный наблюдательный пункт — находящаяся на черногорской территории гора Ловчен, которая непосредственно командует над рейдом Каттаро. Для связи с флотом была изгото-

влена подвижная радиостанция с дальностью действия около 300 миль. Лейтенант Жиньон, который должен был установить эту станцию на Ловчене, при содействии Черногории, покинул Тулон на реквизированном пароходе *Liamone*, который должен высадить личный состав и выгрузить материальную часть в Антивари.

Этот порт хорошо подходил для такого рода операций благодаря молу в 200 *м*, который защищал его от всех ветров, за исключением западных, и к которому могли приставать суда с осадкой до 7 *м*. Однако, он находился всего в 35 милях от Каттаро и был совершенно не обеспечен от покушений неприятеля, который уже обстреливал его и поставил минное заграждение на его рейде. При таких условиях туда нельзя было итти без соответствующего эскорта; главнокомандующий решает, что флот воспользуется этим случаем для демонстрации перед Каттаро.

*Liamone*, под непосредственным эскортом двух дивизионов миноносцев с поддержкой в виде 2-й легкой бригады, направился прямо в Антивари, куда и прибыл утром 1 сентября. Миноносцы 2-го дивизиона, снабженные тралами, которые капитан 1 ранга Ронарк усовершенствовал перед самой войной, протралили фарватер: были найдены четыре мины; *Liamone* вошел за миноносцами и ошвартовался у мола.

В течение этого времени линейные корабли, имея в дозоре 1-ю легкую бригаду и будучи обеспечены от подводных лодок тремя дивизионами миноносцев, направились к Каттаро, держась не ближе пятнадцати миль от берега, чтобы избежать малых глубин, где могли быть поставлены минные заграждения. Придя на параллель входа в Каттаро, они приблизились к нему внезапным поворотом и с расстояния около 13 000 *м* открыли по фортам точный огонь из своих тяжелых орудий. Был замечен привязной шар, поднявшийся над Каттаро, но береговые батареи огня не открыли. Через четверть часа линейные корабли легли курсом на запад, в то время как крейсера, державшиеся мористее, донесли о появлении двух неприятельских подводных лодок, которые они обстреляли артиллерийским огнем. С наступлением ночи флот и *Liamone*, закончивший разгрузку, спокойно вышли из Адриатики.

«Мое намерение, — писал адмирал, — заключалось не в том, чтобы завязать дуэль с фортами, но в том, чтобы активной операцией дать знать о своем присутствии, в надежде, что неприятельский флот выйдет из своего выжидательного положения». Но австрийский флот держался в Пола, а в Каттаро находилось только несколько крейсеров, используемых для береговой обороны, и миноносцев, в слишком незначительном числе, чтобы пытаться что-либо предпринять. К тому же в Австрии, как и в Германии, считали, что нерационально рисковать боевыми единицами флота против превосходных сил противника, поскольку судьба войны будет решена сухопутными армиями. Австрийцы имели, кроме того, серьезные основания для того, чтобы не выходить: появление время от времени нашего флота не мешало им оставаться хозяевами на Адриатике, и, наконец, они не были уверены в личном составе своего флота, в котором преобладали славянские элементы, тайные

симпатии которых были всецело на стороне наших союзников — сербов. В особенности на борту линейных кораблей, где каждый человек не находился в такой же степени на виду, как на миноносцах и подводных лодках, демонстрации уже имели место: надписи «да здравствует Петр Первый, сербский король» появились на пушках и оставались на них в течение нескольких дней, поскольку никто не рисковал их стереть; учет такого рода настроений личного состава был бы достаточен для того, чтобы удержать высшее командование от пересмотра своей тактики, если бы последняя не диктовалась в конце концов обстановкой в почти категорической форме.

---

*Глава четвертая*

## В ПОИСКАХ БАЗЫ

(сентябрь — ноябрь 1914 г.)

**Третий и четвертый походы в Адриатическое море. Планы против Каттаро. Пушки на горе Ловчен. Миссия адмирала де Бон**

Флот, вернувшийся из Адриатики в ночь с 1 на 2 сентября, возобновил свое крейсерство на линии блокады, произвел в море полную приемку топлива и принял с присланного из Тулона транспорта *Ving-Long* необходимое снабжение. Так или иначе, но питание флота налаживалось. Зафрахтованные пароходы доставляли провизию из Тулона и Мальты; отсутствовала пресная вода, и главнокомандующий тщетно требовал водолеи; уголь и мазут поступали нерегулярно. Личный состав кораблей, входящих в состав легких сил, в результате непрерывной блокадной службы, стал сильно изматываться, материальная часть кораблей быстро изнашивалась. Адмирал посылал поочередно дивизионы миноносцев на отдых в Корфу, в Левчимо, в Сан Джиовани, в Бьянко; однако, им всякий раз приходилось менять якорную стоянку, потому что греческое правительство, хотя и сохранявшее доброжелательный нейтралитет, все же считалось с настойчивыми протестами центральных держав, тотчас же информируемых о движениях наших кораблей замечательно организованной агентурной разведкой. Таким образом, австрийский флот знал состав наших сил на линии блокады и имел возможность заблаговременно отзывать свои корабли, как только наши выходили в море, ложась на курс норд в Адриатику. Это, например, имело место 6 сентября, когда весь флот эскортировал *Bouclier,* на котором следовал в Антивари черногорский княжич Данило со своей свитой. Высадка происходила без инцидентов, кроме обнаружения двух мин тральщиками, шедшими впереди *Bouclier.* В течение этой операции подводные лодки *Arago* и *Curie* должны были держаться в позиционном положении перед Каттаро; но во время их перехода по назначению, ночью, они столкнулись, и *Curie* должна была вернуться; лейтенант Манье, командир *Arago,* продолжал поход один, несмотря на полученные

лодкой легкие аварии, и занял назначенную позицию, находясь на которой он видел под вечер неприятельский миноносец, однако на слишком большой дистанции, чтобы он мог его атаковать торпедой.

В тот же день *Foudre,* застопорив машины в 10 милях от мыса Мендерс, спустил на воду два гидросамолета, предназначенных для обороны Антивари. Один из них, управляемый лейтенантом Фурнье, при попытке взлета сломал один из своих поплавков и тотчас пошел ко дну; мичман Жанвье на другом прилетел в Антивари; там он произвел несколько полетов, но за отсутствием соответствующего аэродромного оборудования, гидросамолет через несколько дней был выведен порывом ветра из строя.

7 сентября флот опять нес блокадную службу к югу от Отрантского пролива. Однако, главнокомандующий отдавал себе отчет в невозможности постоянного пребывания в море и в совершенной необходимости установить сменную службу, чтобы обеспечить должный отдых личному составу и контроль за состоянием механизмов. В результате он решил продолжать блокаду только двумя третями своих сил, а остальные отослать на несколько дней на Мальту.

Едва это решение было проведено в жизнь, как адмирал получил две телеграммы: одну — от главного командира Мальты, другую от адмирала Мильн, командующего флотом у Дарданелл, сообщавшие ему, что многочисленные транспорты с индийскими войсками должны войти в Средиземное море через Суэцкий канал; оба просили его обеспечить эскортирование этих транспортов.

Адмирал де Ляпейрер не считал возможным отклонить просьбу, предъявленную в такой форме, тем более, что он считал ее инспирированной британским адмиралтейством. Он тотчас выслал 2-ю легкую бригаду в Александрию, запросил у морского министра резервную бригаду для эскортирования транспортов в западной части Средиземного моря, выслал три линейных корабля к югу от Крита, для обеспечения прохождения конвоя, а сам направился на Мальту, чтобы согласовать с английскими властями необходимые распоряжения. 10 сентября *d'Entrecasteaux* и *Jurien de la Gravière* остались одни на линии Фано — Леука: блокада Адриатики практически была снята.

Однако в тот же вечер телеграмма из Парижа сообщила главнокомандующему, что английское адмиралтейство откомандировало от эскадры в Дарданеллах *Warrior* и *Weymouth* для эскортирования транспортов между Порт-Саидом и Марселем, и что оно считает этот эскорт достаточным. Отсутствие общего руководства, которое адмирал де Ляпейрер, благодаря отсутствию полной осведомленности об обстановке, не мог практически обеспечить, вызвало рассредоточение наших кораблей без всякой действительной необходимости. Приходилось аннулировать все принятые меры. 13 сентября четыре линейных корабля и четыре крейсера уже находились перед Отрантским проливом (это еще впрочем силы значительно более слабые, чем австрийская эскадра), а 16-го числа

флот снова сосредоточился, усиленный только что вступившим в строй линейным кораблем *Paris*.

К флоту присоединился пароход *Henri-Fraissinet*, прибывший из Франции с капитаном 2 ранга Грелье, 8 пушками и соответствующим личным составом, чтобы усилить черногорскую артиллерию на горе Ловчен. 17 сентября все корабли выходят в операцию. *Henri-Fraissinet*, эскортируемый двумя дивизионами миноносцев, прибыл в Антивари, где он в течение двух дней — 18 и 19 сентября выгружал личный состав и материальную часть. Подводные лодки *Cugnot* и *Ampère* наблюдали в позиционном положении побережье между Антивари и Каттаро. 2-я легкая бригада, *Démocratie* и *Patrie* остались вблизи, в качестве поддержки, так как радиостанция горы Ловчен сообщила о присутствии в Каттаро трех старых линейных кораблей. Впрочем, задача сводилась только к тому, чтобы обеспечить разгрузку парохода; обманутые легким туманом, крейсера неожиданно оказались в зоне действия австрийских батарей, которые открыли по ним огонь; отвечая им, они удалились, не получив попаданий.

В течение этих двух дней линейные корабли, 1-я легкая бригада и три дивизиона миноносцев обошли бассейн южной Адриатики, поднявшись до района мыса Планка; там они не видели никаких судов. Между тем, два австрийских корабля: крейсер *Helgoland* и эскадренный миноносец *Wärasdiner* находились в море, поблизости от Себенико. 2-й дивизион миноносцев пошел на якорную стоянку у Лиссы, где он перерезал телеграфный кабель и вывел из строя семафор, не встретив сопротивления. *Ernest-Renan* с *Mortier* застопорили машины вблизи Пелагозы.

Значение этого острова, расположенного посредине Адриатики, не укрылось от главнокомандующего. Официальные документы, которыми он располагал, расходились, однако, в вопросе о государственной принадлежности острова: одни считали его австрийским, другие — итальянским. Неуверенность исчезла в результате посещения острова отрядом с *Ernest-Renan*, который после установления вопроса о государственной принадлежности острова привел немедленно маяк в состояние, делающее его неиспользуемым, свалил сигнальную мачту и захватил с собой телеграфное оборудование. Однако, все это не имеет особо существенного значения, поскольку австрийский личный состав, укрывшись в пещерах, уцелел.

В ночь с 19 на 20 сентября флот и *Henri-Fraissinet* возвратились из Адриатики; монотонная блокадная служба возобновилась. Легкая бригада крейсировала экономическим ходом на линии Фано — Леука; линейные корабли, за исключением первой дивизии, которая пошла на десять дней на Мальту, держались на параллели Паксоса, стопоря машины только для приемки угля; миноносцы выполняли разные поручения, перевозили почту, эскортировали большие корабли, и поэтому очень изматывались, несмотря на отдых при стоянках у греческих островов; подводные лодки находились в Ла Валетта и, время от времени, уходили на 24 часа на позицию перед Каттаро. Они буксировались угольщиком или крейсером до высоты Корфу, откуда продолжали свой путь

одни или, в течение некоторого промежутка времени, под эскортом миноносцев. Эти операции подводных лодок отвечали, в пределах возможного, пожеланиям правительства, которое обращало внимание главнокомандующего на «значение, которое придается как с политической точки зрения, так и с точки зрения обеспечения безопасности и легкости наших операций тому, чтобы было организовано непрерывное наблюдение нашими кораблями за черногорским побережьем с целью прикрыть таковое от атак противника». Практически они служили для подтверждения пассивности австрийского флота и отсутствия действительной блокады Антивари.

Констатация этого факта отнимает у крейсерства в Отрантском проливе часть его значения. Поэтому британское адмиралтейство, допускавшее мысль о том, что турецкий — пока еще нейтральный — флот готовится к форсированию блокады Дарданелл с германским командованием и личным составом, запросило французского морского министра о посылке двух линейных кораблей типа *Démocratie* для поддержки английских линейных крейсеров. Адмирал де Ляпейрер по этому поводу заявил, что силы, которыми он располагает у входа в Адриатику, являются только-только достаточными, поскольку приходилось оставлять часть сил для отдыха на Мальте, и предложил послать резервную бригаду, которая без всякой необходимости крейсировала между мысом Бон и Сицилией и которая, по его мнению, была совершенно достаточной, чтобы драться со старыми турецкими линейными кораблями, если бы они рискнули выйти. После обмена рядом телеграмм министр, наконец, решил добавить к английским силам у Дарданелл *Suffren* под флагом контр-адмирала Гепратт и *Vérité*, которые 24 сентября покинули флот.

* * *

25 августа адмирал де Ляпейрер писал министру: «Для возможности поддержания блокады Адриатики имеются только два выхода из положения: устроиться в какой-либо бухте на Ионических островах, принадлежащих Греции, или овладеть какой-либо неприятельской базой».

В тот же день французское правительство обсуждало предложение короля Николая Черногорского силами своей армии овладеть Каттаро, если Франция ему окажет необходимое содействие как на суше, так и на море. Черногорские войска уже захватили почти все побережье до предместий города, но не были в состоянии продвинуться дальше из-за недостатка орудий и отсутствия кораблей.

Вместе с тем, однако, Каттаро явилось бы для нашего флота великолепной базой, предоставлявшей линейным кораблям безопасную якорную стоянку и позволявшей им блокировать не только выход из Адриатики, но все австрийское побережье; между тем Каттаро являлось крепостью, о действительной силе которой не было точных сведений; для того чтобы ею овладеть, надо было использовать и весьма значительные сухопутные силы. Однако за-

боты, которые вызывало продвижение германских армий во Франции, по вполне понятным причинам, доминировали над всеми остальными.

Тем не менее правительство разработало план отправки 4500 солдат иностранного легиона, к которым должны были присоединиться 10 000 вооруженных Францией далматинских и итальянских добровольцев. Не принимая в этот момент никакого окончательного решения в отношении предложения Черногории, которое должно было быть изучено более углубленно, правительство решило, для начала, послать немедленно в Черногорию две осадные батареи, предоставляемые военным ведомством. Морскому министру было поручено организовать доставку.

Четыре 155-*мм* пушки и четыре 120-*мм* с боезапасом из расчета по 500 выстрелов на орудие были таким образом погружены на борт *Henri-Fraissinet* со 140 солдатами и матросами, под командой капитана 2 ранга Греллье, помощниками которого являлись лейтенант Ферлико и капитан артиллерии Шардон. Личный состав и материальная часть выгрузились в Антивари 18 сентября и, перебравшись не без труда через Скутарийское озеро, 26-го числа прибыли в Цетинье.

Позиция для орудий была выбрана на западном склоне горы Ловчен, в Кук, на высоте 1350 *м*. Отсюда можно было вести огонь по форту Вермак, расположенному на 900 *м* ниже, в расстоянии 5000 *м*, и по укреплению Тарабош и порту Теодо. Работы начались тотчас же. К трудностям подъема на гору материальной части прибавился обстрел австрийцев, которые с привязного шара, поднимавшегося вблизи форта Вермак, наблюдали все действия отряда и стреляли днем и ночью, начиная с 29 сентября. Нами были построены укрытые установки для орудий. Работа производилась без перерывов и 18 октября была закончена.

На следующий день батареи открыли огонь в присутствии короля Николая и французского посланника. Тотчас пришлось убедиться в том, что снаряды 120-*мм* орудий были бессильны против металлических куполов и толстого бетона форта Вермак, которые с трудом пробивались даже 155-*мм* орудиями. Стрельба продолжалась, однако, и следующие дни; в результате из строя вышли два каземата форта, разрушено несколько неприятельских мортир и вызван взрыв порохового погреба.[27]

Однако австрийцы подготовили отпор более действительный, чем могли бы дать орудия их фортов. 21 октября линейный корабль *Zrinyi* вошел в Каттарский залив и, став на якорь в бухте Теодо, вне досягаемости огня батарей горы Ловчен, открыл огонь из своих 300-*мм* орудий по французским позициям. Его стрельба, сначала неточная, вскоре сделалась более точной, благодаря содействию самолета, который летал над нашими батареями. Позицию последних, впрочем, было легко установить, поскольку мы использовали черный порох, дымом при выстреле выдающий место орудия. Наши комендоры стреляли все время под огнем; они разрушали фортификационные сооружения противника и заставили удалиться броненосец береговой обороны, который пытался

## УКРЕПЛЕННЫЙ РАЙОН КАТТАРО

Схема 2

из бухты Теодо поддержать огонь *Zrinyi*. Но последнего и одного было достаточно для выполнения задачи. 24 октября его снаряды вывели из строя одно 120-*мм* орудие, 26-го числа другое, разрушили укрытия орудий и разбили прикрывавшие их скалы. 27 октября потери отряда уже достигли 21 человека убитых и раненых; кроме того суровый климат Ловчена быстро отразился на состоянии здоровья личного состава отряда. Командующий отрядом Грелльe эвакуировал первые позиции и в снегу перебросил свои орудия на 1000 *м* назад, ближе к радиостанции, в надежде, что они смогут возобновить свой огонь, как только обстановка сделается более благоприятной; «но, — доложил он, — у меня не сохранилось никаких иллюзий в отношении результатов нового артиллерийского обстрела в условиях, в которых мы находимся, и поскольку мы не имеем никаких других средств воздействия на противника». Он донес министру о чрезвычайных усилиях, приложенных его личным составом для достижения успеха, сообщив одновременно, что время года слишком позднее, чтобы можно было доставить на гору Ловчен новую материальную часть, которая позволила бы продолжить борьбу. «Настал момент, — заключил он, — прекратить самопожертвование личного состава, которое я считаю в настоящих условиях бесцельным».

Правительство, впрочем, располагало точными сведениями об обстановке в Черногории; адмирал де Бон, помощник начальника морского генерального штаба, прибыл в октябре в Черногорию для ознакомления с обстановкой и донес о ней исчерпывающим рапортом. Из этого рапорта вытекало, что для овладения Каттаро не приходилось возлагать большие надежды на черногорскую армию, которая имела на этом фронте не более 7000 человек. Половина этих сил под командой княжича Петра была расположена у самого подножья укреплений Горадзы и Гравоца; другая, которой командовал воевода Петрович, находилась к северо-востоку от города; однако в результате недостаточности артиллерии ни одна из этих групп не могла продвинуться вперед. Черногорцы располагали лишь несколькими полевыми пушками и приблизительно 15 мортирами и гаубицами самых различных систем, установленными на склонах Ловчена и недостаточно обеспеченными боеприпасами.

Использование далматинских волонтеров, на которое рассчитывали, оказалось невозможным, поскольку население, среди которого предполагали их вербовать, частично рассеялось, частично было терроризовано австрийцами. Использование итальянских волонтеров оказалось не менее проблематичным, ввиду антагонизма, существующего в стране между славянами и латинянами. Наконец, оборонительные сооружения Каттаро оказались весьма серьезными: три группы укреплений (Обозник, Кобила, Спаньуоло) составляли морской фронт крепости; две другие (Вермак и Северный массив) прикрывали ее со стороны суши; гарнизон крепости состоял не менее, чем из 8000 чел. В дополнение к вооружению фортов, австрийцы располагали на рейдах тремя броненосцами береговой

обороны типа *Monarch, Zrinyi,* четырьмя крейсерами, пятнадцатью миноносцами и двумя подводными лодками.

Однако, король Николай настаивал перед адмиралом де Бон на помощи Франции для овладения городом. Достаточно, заявил он, чтобы флот разрушил бетонированные форты Радовича и Петровача, защищавшие в первую очередь бухту Трасте и обеспечивавшие в то же время полуостров того же имени против атак со стороны суши с юга. Этот план не представлялся невыполнимым; для его осуществления могли бы быть использованы старые линейные корабли резервной бригады. Все же кроме этого требовались многочисленные и надежные войска. Сербская армия, считавшаяся для этого вполне подходящей, была скована на фронте Дрина, где она совместно с главными силами черногорской армии геройски выдерживала натиск австрийцев. Кроме того, сербское правительство считало, что операции против Каттаро могут быть развернуты при создании благоприятной обстановки лишь его собственной армией и в интересах Сербии; при имевшихся условиях оно не пошло бы охотно на такого рода содействие.

Таким образом необходимо было выслать из Франции экспедиционный корпус в составе не менее 12 000 человек перволинейных войск и двадцати батарей, которые высадились бы в Рагузе и развернули атаку с севера. Кроме того, необходимо было действовать незамедлительно, так как неблагоприятное время года должно было сделать ловченские позиции трудно обороняемыми уже с конца ноября.

«Я верю в успех такого предприятия, — пишет адмирал де Бон, — но нужно считаться с тем, что этот успех пришлось бы, быть может, оплатить дорогой ценой, в особенности флоту. Между тем основная задача французского флота состоит в том, чтобы обеспечить свободу пользования Средиземным морем и не допустить снабжения наших противников морским путем. Он не может, ни под каким предлогом, позволить отвлечь себя от выполнения этой задачи и может считать допустимыми для себя только те операции, чисто военного характера, которые не связаны с риском, способным скомпрометировать то превосходство в силах, которым он обладал по сравнению с австро-венгерским флотом».

Адмирал де Ляпейрер, ознакомившись с этим рапортом, «вполне присоединился к этой идее овладения Каттаро при помощи флота, рассматривая эту операцию как выполнимую, если пойдут на то, чтобы использовать необходимые средства и приложить значительные усилия, которые она требует». Роль флота заключалась бы в том, чтобы высадить и прикрыть с моря десантный корпус, обстрелять и подавить укрепления береговой обороны и уничтожить атаками миноносцев и подводных лодок корабли, стоявшие в порту. Обстрел мог бы быть произведен старыми кораблями, в то время как линейные дивизии и броненосные крейсера держались бы в готовности отразить в благоприятных условиях австрийскую эскадру, если бы она вышла из Пола. Можно было рассчитывать и на то, что изоляция крепости произведет сильный моральный эффект на гарнизон, составленный, в основном, из территориальных

частей, к тому же весьма разноплеменных. «Осаду Каттаро нельзя считать неосуществимой с морской точки зрения; она даже желательна, поскольку может дать нашему флоту великолепную базу; однако, это серьезная операция, большого размаха, для проведения которой нужны значительные средства со стороны суши». Но необходимых средств в распоряжении не имелось; кроме того время года было уже весьма позднее.

Не оставалось, следовательно, ничего другого, как полностью эвакуировать позицию Кука, включая и радиостанцию, где лейтенант Жиньо оставался до последней возможности, но где дальнейшее пребывание в условиях зимы делалось решительно невозможным. 25 ноября морской министр предписал командующему отрядом Греллье вернуться во Францию со своим личным составом после передачи пушек черногорскому правительству, которое надеялось, что позже сможет их использовать. Мы оставили в Черногории только роту колониальной пехоты, которая перед войной находилась в Албании и прибыла в Цетинье в первых числах августа, а также большую радиостанцию, монтаж которой для обеспечения радиосвязи с флотом заканчивал в Подгорице, в глубине долины, окаймляющей восточный берег Скутарийского озера, инженер флота Мерсье.

План операции против Каттаро оставался в эмбриональном состоянии. Возможно, что выполнение этого плана, если бы его попробовали осуществить в первые месяцы войны, оказалось бы в действительности менее трудным, чем думали. Оккупация этого пункта не только дала бы базу нашим кораблям. Позднее благодаря ей можно было бы избежать окончательного разгрома сербской армии и полностью изменить условия подводной войны на Средиземном море. Но никто не мог предвидеть будущего, и осенью 1914 г. заботы французского правительства совершенно не позволяли ему пойти на диверсию в этом районе, который в такой степени был удален от театра, на котором решались судьбы нашей страны.

*Глава пятая*

## БЛИЖНЯЯ БЛОКАДА И ПОПЫТКИ НАСТУПЛЕНИЯ

(октябрь—декабрь 1914 г.)

**Снабжение Черногории. Пятый, шестой и седьмой походы в Адриатическое море. Наши подводные лодки в Каттаро. Наши гидросамолеты в Антивари. Восьмой и девятый походы в Адриатическое море. Curie в Пола. Десятый поход в Адриатическое море. Торпедирование Jean-Bart**

Черногория ожидала от Франции и от ее флота не только военной поддержки; в еще большей степени она нуждалась в снабжении и в восстановлении сношений с внешним миром. Последние всегда производились морем через порт Каттаро, — путь наиболее легкий. Блокада, объявленная Австро-Венгрией, вызвала прекращение рейсов итальянскими пароходными компаниями, которые под-

держивали регулярное сообщение между противоположными берегами Адриатического моря. Торговые суда нейтральных держав могли бы, правда, направляться в Сан Джиовани ди Медуа, являющийся албанским портом, и через него снабжать продовольствием Черногорию. Однако, помимо того, что настроение албанских горцев являлось мало дружественным по отношению к их соседям, австрийцы, вопреки постановлениям Гаагской конференции, поставили значительное количество мин, которые, оборвав свои минрепы и оставшись опасными, дрейфовали в Адриатике. Постоянное течение, направляющееся вдоль берега, уносило их от Антивари до Венецианского залива, а затем вдоль итальянского берега к Отрантскому проливу. В результате две рыбачьи лодки исчезли со всем экипажем; итальянские моряки, не чувствуя себя в безопасности у своего побережья, не рисковали более приближаться к противоположному берегу. Наконец, сухопутные дороги, ведущие в Черногорию, длинные и трудные, вообще, делались совершенно непроходимыми в зимнее время: королевство оказывалось таким образом совершенно изолированным и испытывало недостаток во всем.

Французский посланник в Цетинье Деларош-Верне многочисленными телеграммами доносил о создавшейся обстановке и жаловался на «бездеятельность флота», который позволял австрийцам безнаказанно обстреливать Антивари. Из Парижа эти жалобы направлялись главнокомандующему морскими силами с добавлением пожеланий, чтобы он действительным образом обеспечил защиту порта. К этому добавлялось, что, согласно имеющихся достойных доверия информаций, одной из основных причин, мешающих Италии присоединиться к нам, являлось подозрение, что мы, будто бы, стараемся щадить Австро-Венгрию. Между тем, Антивари находится только в 35 милях от Каттаро, тогда как 200 миль отделяют его от греческих островов, в районе которых крейсировали наши эскадры, и 450 миль от Мальты, которая являлась нашей ближайшей базой. Король Николай к тому же определенно обещал установить там батареи, которые должны были обеспечить защиту рейда; однако, в действительности ничего не было сделано. «Совершенно невозможно, — писал адмирал де Ляпейрер, — при отсутствии сухопутной обороны порта Антивари не допустить блокады последнего иначе, как время от времени, в те моменты, когда мы будем находиться в районе порта. Единственным действительным средством явилась бы непрерывная (днем и ночью) блокада Каттаро, но такого рода блокада в добавление к таковой Отрантского пролива, которую необходимо продолжать, превышает наши возможности».

Ляпейрер полагал, что эта двойная задача потребовала бы дополнительно 6 крейсеров; но предоставление ему крейсеров, которые он неоднократно просил из Ламанша и которые наше соглашение с Англией заставляло удерживать на севере, было невозможно. Точно так же было невозможно и предоставление заградителей *Pluton* и *Cerbère*, которые он требовал, чтобы действовать у Каттаро и в проливах между далматинскими островами. Что касается

до операций одного флота против австрийского побережья, то они оказались бы слишком рискованными перед укрепленными портами и бесполезными в других пунктах, кроме, быть может, расположенных в глубине Адриатического моря и слишком удаленных для использования наших миноносцев. Посол Франции в Риме, запрошенный о допустимости обстрела судостроительных заводов в Триесте, решительно его отсоветовал, поскольку это могло затруднить дальнейшее вступление в войну Италии.

Для устранения самой острой нужды Черногории, французское правительство приказало погрузить мароккским зерном пароход *Mogador*. 3 октября этот пароход был у входа в Адриатику с *Liamone,* на котором находился адмирал де Бон и материал для радиостанции в Подгорице; для их эскортирования весь флот в пятый раз прошел Отрантский пролив. Поход был организован точно по образцу предшествующих: два дивизиона миноносцев держались перед Антивари в продолжение разгрузки судов, которой австрийские самолеты пытались на этот раз помешать, сбрасывая бомбы, впрочем без результата; 2-я легкая бригада держалась несколько мористее. Пост на вершине Ловчен донес о выходе из Каттаро двух подводных лодок, но они ничем себя не проявили. В ночь с 4 на 5 октября наши миноносцы, а в течение светлого времени суток — подводные лодки *Gay-Lussac* и *Messidor* наблюдали на близкой дистанции за входом в Каттаро, но не имели случая атаковать. 4-го числа наши миноносцы при поддержке 1-й легкой бригады и линейных кораблей обследовали Рагузу, Гравозу и Меледский канал, чтобы установить ресурсы, которые можно было бы там найти в шаландах и других транспортных средствах на случай, если бы операция против Каттаро была решена; они перерезали ряд телеграфных кабелей и разрушили несколько маяков. На следующий день линейные корабли пошли обследовать Дульциньо, Сан Джиовани ди Медуа и Дураццо, где стоял на якоре старый итальянский линейный корабль *Dandolo*. Следующей ночью флот возобновил свое крейсерство, которое не было отмечено никакими событиями.

*Liamone* снова пришел 16 октября с материалами, съестными припасами и зенитными пушками для защиты Антивари; флот опять его эскортировал, оставив, однако, 1-ю легкую бригаду для наблюдения за Отрантским проливом, так как русское правительство снова сообщило о предстоявшей, якобы, попытке австрийской эскадры прорваться в Дарданеллы. *Liamone* вошел в Антивари 17-го числа утром, предшествуемый тральщиками, и выгрузил доставленные грузы на набережную. Как и в предшествующий рейс, австрийский самолет сбросил поблизости от него несколько бомб. *Foudre* спустил перед портом два гидросамолета, которые с пилотами мичманами Цинтрэ и Дестрэм направились в Антивари, где черногорцы, которых об этом не поставили в известность, встретили их ружейными выстрелами.

В течение этого времени линейные корабли, имея в дозоре *Waldeck-Rousseau* и миноносцы, производили эволюции в открытом море у Каттаро. В 25 милях к северо-западу от этого порта,

*Waldeck-Rousseau* был атакован самолетом, бомбы которого упали в нескольких метрах от него, а затем подводной лодкой *U-3*, которая безрезультатно выпустила в него две торпеды и которой один из его 19-*см* снарядов причинил легкое повреждение корпуса.

После этого *Waldeck-Rousseau* вел огонь на предельной дистанции по двум неприятельским крейсерам, которые тотчас же ушли в Каттаро. Затем, присоединяясь, по приказу адмирала, к флоту, он заметил перископ еще одной подводной лодки, атаки которой избежал маневрированием. Линейные корабли, с своей стороны, обнаруживали перископы и неоднократно открывали по ним огонь. После полудня 17-го числа они приняли перед Антивари адмирала де Бон, возвращавшегося по выполнении своей миссии из Черногории, и, сопровождаемые *Liamone,* ночью пересекли Отрантский пролив в обратном направлении, в то время как три дивизиона австрийских миноносцев, вышедших из Пола, искали их на линии Остро — Бари.

* * *

Этот поход, хотя и проведенный на меньшее расстояние, чем предшествующие, мог дорого обойтись нашим эскадрам. Такие экспедиции не имели никакого военного интереса, поскольку они не вызывали выхода австрийских линейных сил, а вели лишь к выходу подводных лодок, операции которых, в непосредственной близости от их базы, были значительно облегчены и угрожали сделаться опасными. Единственная польза этих операций заключалась в помощи снабжению Черногории, однако *Liamone* 17 октября констатировал, что зерно, выгруженное *Mogador* двумя неделями раньше, все еще находилось на набережной Антивари; это как будто бы указывало, что в зерне не имелось столь неотложной необходимости. Учитывая все эти соображения, адмирал пытался вновь организовать нейтральными пароходами сообщение между итальянским побережьем и Сан Джиовани ди Медуа. Однако переговоры по этому вопросу, в которые включились Париж и Рим, приобрели затяжной характер.

31 октября *Liamone* доставил личный состав для отряда Грелье и различные военные материалы для Черногории. Эскортируемый тремя крейсерами и пятью миноносцами, он вошел в Антивари утром 1 ноября с *Bisson* и приступил к разгрузке. Три неприятельских самолета пытались этому помешать, сбросив с высоты 1500 *м* около 15 бомб, которые упали в воду. *Liamone* вышел из Адриатики в тот же вечер, тогда как корабли, которые его эскортировали, остались для наблюдения вблизи Антивари, чтобы отразить австрийцев, в случае, если бы последние пришли бомбардировать порт. Никто, однако, не появлялся.

Линейные корабли провели день 1 ноября в районе Антивари, готовые вмешаться в случае, если бы *Zrinyi,* который, как было известно, находился в Каттаро, вышел бы из порта. Затем они направились к острову Лисса, на видимость которого пришли 2-го числа утром. Узнав об их присутствии, 1-я австрийская флотилия, имея головным *Helgoland,* вышла из Себенико, но, сблизившись с броненосными крейсерами на 10 000 *м,* повернула и возвратилась

в порт. Миноносцы, эскортировавшие *Liamone,* обследовали затем Луссино и Лагоста, а 2-й дивизион стал на якорь перед Сан Джиорджио, главным городом острова Лиссы, где намеревались устроить базу для наших легких сил, чтобы получить возможность ведения длительных операций в средней Адриатике. Этот проект не имел будущего, поскольку его реализация требовала более значительных средств, чем те, которыми мы располагали. В Сан Джиорджио командующий Гэпен потребовал сдачи 50 человек, составлявших гарнизон острова. Ввиду того, что последние скрылись, он взял на борт *Lansquenet* пять заложников, в том числе мэра города, которых освободил лишь после того, как установил, что гарнизон ни в какой степени не подчинен гражданским властям. Население никакой враждебности по отношению к нашим морякам не проявляло.

Вечером 2 ноября миноносцы, имея уголь только на один день, а также линейные корабли, пошли к югу; 3-го числа утром они миновали Каттаро, в то время как 2-я легкая бригада наблюдала за проливами Меледы, а 1-я за подходами к Бюдюа и Антивари, не встретив ничего, кроме дрейфующих мин. После полудня *Waldeck-Rousseau* и *Jules-Ferry* подверглись атакам подводной лодки, торпеды которой не попали. В следующую ночь флот вышел из Адриатического моря.

Главнокомандующий в полной мере сознавал опасности, с которыми были связаны для его кораблей такого рода походы в непосредственной близости от неприятельских баз, считая все же необходимым эскортировать с значительными силами суда, которые правительство посылало в Антивари, потому что его не оставляла надежда этим путем заставить австрийский флот выйти в море. «Однако, — писал он 4 ноября, — если мы будем продолжать походы, нужно быть готовыми к тому, чтобы рано или поздно заплатить дорогой ценой за постоянное появление наших кораблей в прибрежном районе, в котором расположены основные базы неприятельского флота... Можно, не преувеличивая, сказать, что это действительно неожиданная удача, если мы до настоящего времени не имели тяжелых последствий, и я снова настаиваю перед вами, чтобы эти походы были, если не прекращены, что мне представляется в настоящее время слишком трудным, учитывая наличие в Черногории нашего многочисленного личного состава, то по крайней мере сведены к минимуму». *

Крейсерство в Отрантском проливе, само по себе, подвергало наши корабли значительному риску, и только благодаря пассивности противника мы имели возможность его продолжать, не имея потерь. Подводная лодка, пришедшая из Каттаро, могла бы легко атаковать наши корабли, не имевшие противолодочного прикрытия, и этого тем более можно было опасаться, что австрийцы начали вводить в строй подводные лодки, обладавшие значительным радиусом действия. Ночью и днем линейные корабли крейсировали экономическим ходом к западу от Корфу или Паксоса, останавли-

---

* Адресат автором не указан.

ваясь только два раза в неделю для приемки угля: адмирал требовал, чтобы каждый в любую минуту имел угольные ямы заполненными не менее, чем на две трети. Крейсера держались каждый в определенном секторе, между линиями Фано — Леука и Линьетта — Отранто, останавливая время от времени какой-либо нейтральный пароход, который имел военную контрабанду или же немецких или австрийских запасных. Они отыскивали перед Медуа и Валоной турецких агитаторов, о которых имелись сведения, что они направляются в Албанию, с целью поднять население последней на борьбу с нами. Правда, нельзя было не признать, что крейсера были достаточно многочисленны для ведения такого рода наблюдения, но адмирал беспрестанно требовал новых; однако, если ему послали в подкрепление *Pothuau,* а затем *Latouche-Tréviile,* то с тем, чтобы их у него отобрать по истечении нескольких дней. В начале ноября морской министр потребовал от адмирала три его лучших броненосных крейсера, чтобы их использовать для поисков эскадры фон Шпее, и главнокомандующий был вынужден предоставить ему выбор между этим назначением и поддержанием блокады Адриатики. Что касается до миноносцев, основной задачей которых сделалось эскортирование больших кораблей, для предохранения их от атак подводных лодок, то их никогда нехватало. Из шести дивизионов, которыми располагал флот, 3-й был у него отобран для выполнения различного рода заданий на Средиземном море и оставался в откомандировании в течение трех месяцев; когда начались военные действия против Турции (6 ноября), 5-й дивизион отправился на усиление эскадры в Дарданеллах, вместе с подводными лодками *Faraday, Circé* и *Le Verrier*. Даже при походах в Адриатическое море флот редко имел при себе более дюжины миноносцев; полное отсутствие базового обслуживания еще более затрудняло должное их использование. «Их использование при флоте является возможным только при особо благоприятной погоде, — пишет адмирал, — под страхом, что эти малые корабли быстро выйдут из строя. Мы можем облегчить сохранение их в строю, только щадя их, насколько это представляется возможным». А плохое время года, которое сопровождалось частыми штормами — «борой», столь же внезапными, сколь жестокими, сделало бы их службу еще более тяжелой и изматывающей.

Участь подводных лодок была не лучше; они еще больше страдают в условиях блокадной службы. *Foudre,* предназначенный для их снабжения и обеспечения текущим ремонтом, был плохо оборудован для этой цели; лодки были вынуждены часто проводить время на Мальте. Однако, несмотря на отдаленность этой базы, они уходили блокировать вход в Каттаро всякий раз, когда условия обстановки это позволяли: в среднем, один день из трех. Они многократно проникали даже на внутренний рейд: *Fresnel, Ampère, Monge* выпустили там торпеды по находившимся на ходу миноносцам и подверглись огню фортов береговой обороны; *Bernouilli* уже имела там стычку с неприятельской подводной лодкой.

Встревоженные австрийцы начали преграждать фарватеры посредством бонов и сетей. *Cugnot* (лейтенант Дюбуа) проникла тем

не менее в Каттаро до глубины бухты Топла; в то время когда лодка, задержанная заграждением, маневрировала с целью освобождения, — две торпеды, выпущенные батареей, установленной на суше, прошли всего в двух метрах от ее форштевня. Она все же продолжала свою разведку и только убедившись, что на рейде нет больших кораблей, вышла из неприятельской базы, преследуемая тремя миноносцами, открывавшими огонь по ее перископу при каждом его появлении. «Если противник не пострадал в результате операции материально, — писал главнокомандующий, — он несомненно находился под впечатлением этой спокойной отваги».

* * *

В ноябре флот наладил свою службу, несмотря на весьма трудные условия, в которые он был поставлен. Его снабжение оставляло еще желать лучшего, и поэтому адмирал вел затяжные переговоры с итальянцами, предлагавшими обеспечить его более регулярным образом. Однако, в открытом море, вблизи Ионических островов, служба протекала так же, как она протекала в условиях мирного времени у берегов Прованса. Возобновилось прохождение учебно-боевой подготовки, которая занимала все время, кроме необходимого для угольных погрузок; было намерение провести учебные стрельбы (последние происходили в июне), и адмирал затребовал из Тулона присылки учебных боеприпасов. Благожелательный нейтралитет Греции позволял линейным кораблям время от времени становиться на якорь под защитой островов, а *Marceau* устроиться в Платеали, в глубине острова Вати, чтобы явиться снабжающей и ремонтной базой для подводных лодок и миноносцев. Даже походы в Адриатическое море приобрели постепенно характер почти регулярной службы. Так, например, весь флот в полном составе эскортировал с 21 по 22 ноября грузовой пароход *Voltaire,* который доставил в Антивари продовольствие и одежду для Черногории. Он провел ночь в открытом море вблизи Каттаро, вследствие оказавшегося не заслуживающим доверия сообщения, что он может рассчитывать встретить там австрийские корабли, и возвратился без происшествий.

Этот поход он использовал, чтобы доставить обратно авиационную миссию, высаженную в Антивари за месяц до этого. Попытка использования авиации и на этот раз не увенчалась успехом. Австрийцы начали применять бронированные и вооруженные пулеметами истребители, с которыми бессильны были бороться менее быстроходные и лишенные какого бы то ни было вооружения наши гидросамолеты. Кроме того они производили бомбардировки Антивари как с моря, так и с воздуха. Наши гидросамолеты перелетели на Скутарийское озеро, однако один из них разбился при посадке на воду. Черногорцы относились враждебно к бомбардировкам Каттаро, потому что опасались репрессий. Наблюдение за действиями неприятельских кораблей было так же возможно с горы Ловчон, как и с воздуха, и притом с меньшим риском. Лейтенант де л'Ескелль, командированный главнокомандующим, установил, что

удержание Антивари является невозможным, что озеро Скутари не подходит для какого бы то ни было военного использования и что, вообще, «бесполезно продолжать опыт, заранее обреченный на неуспех». Отделение мичмана Цинтрэ эвакуировалось, присоединившись на *Foudre* к эскадрилье, которую последний погрузил в Бизерте и которую морской министр послал в Порт-Саид, где она сослужила впоследствии исключительно блестящую службу.

Новая эвакуация, на этот раз отряда Греллье, вызвала необходимость следующего похода флота в Адриатическое море; с 7 на 8 декабря пароход *Numidie* доставил в то же время зерно для черногорцев. На этот раз линейные корабли не дошли до Антивари, а остались немного севернее Отрантского пролива. Главнокомандующий стремился возможно больше сократить риск такого рода походов, от которых, что было совершенно очевидным, не приходилось ожидать никаких чисто военных результатов. Он торопил переговоры, которые должны были обеспечить снабжение королевства при посредстве нейтральных судов. «Я надеюсь, что они закончатся успехом, — пишет он 13 декабря. — В противном случае я окажусь вынужденным, силою обстоятельств, возобновить, несмотря на все, эти конвои на Антивари, которые отвлекают флот от его основной задачи крейсерства и блокады».

Перед Каттаро подводные лодки продолжали безрезультатно, несмотря на великолепное упорство, нести свою службу. Под влиянием настойчивых просьб командиров, адмирал разрешил попытку форсирования входа в Пола. Эта операция, более отдаленная и в то же время более рискованная, но неожиданная для противника, имела шансы на успех. 16 декабря *Curie* под командой лейтенанта О'Бирна вышла из Платеали на буксире *Jules-Michelet,* который отвел ее на север от острова Пелагоза. Она провела день 18-го числа вблизи Пола, осматривая окрестные бухты, и пересекла, не зная об этом, австрийские минные заграждения. 19-го числа лодка произвела разведку бонового заграждения, устроенного поперек прохода, и 20-го числа днем, в начале первого часа, достигла входа на рейд на глубине около 20 метров. Внезапно послышалось трение цепей и тросов о корпус; затем шум прекратился, и командир, считая, что препятствие осталось позади, приказал подняться на нормальную глубину. В этот момент перископ согнулся вследствие удара о второе заграждение, и лодка запуталась кормовой частью.

О'Бирн испробовал все маневры, которые могли освободить корабль: перемещение грузов, передний и задний ход, резкие изменения глубины и диферента, но ничто не помогало. Стальные тросы намотались на винты, последние после этого стали вращаться только с большим трудом, электрические моторы нагрелись, воздух стал делаться непригодным для дыхания, корабельная собака задохлась, люди работали с трудом. В 16 ч. 20 м. во время последней попытки *Curie* наклонилась на 30°, жидкость аккумуляторов стала выливаться, нос лодки вышел из воды. Командир решил снова опуститься на дно, чтобы уничтожить секретные документы, а затем спасать личный состав.

Как только подводная лодка, о присутствии которой под водой в течение двух часов давали знать водовороты, снова появилась на поверхности воды, она подверглась жестокому артиллерийскому обстрелу с миноносцев; один снаряд пробил рубку, другой попал в корпус. Открыв систему затопления балластных цистерн, чтобы затопить корабль, люди в величайшем порядке стали подниматься на палубу и бросаться в воду. О'Бирн пытался остаться на борту корабля, но один из квартирмейстеров увлек его с собой. Помощник командира лейтенант Шелли и квартирмейстер де Бон были убиты, командир и несколько человек команды ранены. Стрельба прекратилась лишь после исчезновения *Curie*. Уцелевшие из состава экипажа люди были доставлены на линейные корабли, где австрийцами было выражено удивление столь героической попыткой. Если бы она была предпринята в начале войны, когда заграждение входов в Пола было еще в зачаточном состоянии, можно было бы ожидать значительного успеха.

В то время, когда *Curie* входила на рейд Пола, флот готовился к новому походу в Адриатику. 20 декабря вечером он в десятый раз пересек Отрантский пролив, эскортируя пароходы *Tidjitt* и *Voltaire,* груженные зерном и углем для Черногории. Утром 21-го числа эти пароходы вошли в порт Антивари и приступили к разгрузке под прикрытием миноносцев и 2-й легкой бригады. В течение этого времени линейные корабли в кильватерной колонне ходили экономическим ходом, при свежем ветре, на параллели Бриндизи, приблизительно на средине между итальянским и албанским берегами. В 8 ч. 20 м. в *Jean-Bart,* который шел под флагом главнокомандующего, попала торпеда; вторая торпеда прошла через несколько мгновений между ним и *Danton,* следовавшим за ним на дистанции 400 *м.* Это *U-12,* недавно вошедшая в строй, выпустила их с расстояния в 1000 *м.* Вблизи не было ни одного миноносца, который мог бы преследовать лодку. Последняя, впрочем, осталась незамеченной. К счастью, торпеда взорвалась в носовой части корабля; его солидные переборки выдержали, а меры, немедленно принятые командиром капитаном 1 ранга Барт, ограничили распространение воды. Адмирал повел флот в бухту Мирто, на северном берегу Кефалонии, перенеся свой флаг на *France.* Продержав *Jean-Bart* на якорной стоянке, к востоку от этого острова, в течение трех дней ввиду плохой погоды, он отправил его для ремонта на Мальту, куда корабль и пришел 28-го числа, эскортируемый *Victor-Hugo.*

Линейные корабли больше не пойдут в Адриатику.

---

*Плава шестая*

## ДАЛЬНЯЯ БЛОКАДА

(декабрь 1914 г. — май 1915 г.)

**Новый характер крейсерства. Служба наших подводных лодок. Снабжение Черногории. Торпедирование Léon-Gambetta**

«Теперь доказано, — пишет 24 декабря 1914 г. морскому министру адмирал де Ляпейрер, — что не только никакая операция не

может быть предпринята в черногорских портах, но даже никакое эскортирование конвоя в Адриатическом море не может быть произведено без совершенно очевидного риска. Такие операции, как произведенная в сентябре выгрузка материальной части артиллерии, в условиях настоящего момента явились бы невозможными, учитывая усиление австрийского флота в Каттаро и начавшееся использование самолетов и подводных лодок».

Опасность крейсерства, которая сознавалась и ранее, проявилась таким образом, что ею нельзя было в дальнейшем пренебрегать. Было известно, что австрийцы в данный период времени располагали десятью подводными лодками, находившимися в строю, еще две лодки должны были быть готовы в феврале и в марте. После того, как в течение длительного времени лодки считались кораблями, могущими быть использованными исключительно для береговой обороны, теперь, несомненно под влиянием германского адмиралтейства, их готовили к использованию вдали от своих баз. Между тем против этого невидимого врага тогда еще не имелось соответствующего оружия; единственное средство противолодочной обороны, которым располагал флот, заключалось в защите линейных кораблей миноносцами, но последние были недостаточно многочисленны.

При таких условиях блокадную службу несли только броненосные крейсера, четыре из которых постоянно находились на параллели Паксоса; в каждый данный момент один броненосный крейсер отдыхал на Мальте, один находился в ремонте — в Тулоне и один грузился углем на Ионических островах. Когда позволяла погода, броненосные крейсера сопровождались миноносцами. *Cassini* и *Casabianca*, возвращенные флоту взамен *Entrecasteaux*, посланного министром в западную часть Средиземного моря, продолжали линию блокады к востоку вплоть до видимости Корфу. Южнее держалась дивизия линейных кораблей, в то время как другая производила приемку угля в Наварине; время от времени они соединялись для совместных упражнений и стрельб.

Австрийская эскадра не проявляла никакой активности.[28] Но в Париже и в Лондоне, где готовили Дарданельскую экспедицию, все время ожидали, что австрийская эскадра выйдет в море с целью прорваться в Константинополь. 10 января главнокомандующий был извещен о том, что эскадра вышла из Пола курсом на юг; все имевшиеся в готовности корабли: десять линейных кораблей, пять больших крейсеров, восемнадцать миноносцев, две подводные лодки крейсировали в течение двух дней на параллели Линьетты, однако никто не появился. Британское адмиралтейство выражало, впрочем, пожелание более непосредственного боевого воздействия на противника. 27 января первый лорд Уинстон Черчилль писал французскому морскому министру: «Мы глубоко убеждены в весьма значительных выгодах, которые явились бы результатом решительного наступления, если бы оно было сочтено возможным на Адриатическом театре, с точки зрения общего политического положения на юго-востоке Европы». «Как только представится возможность, — отвечали из Парижа, — мы предпримем

против австрийского флота самое решительное наступление, считаясь с значением такового с точки зрения общей политической обстановки». Приблизительно тогда же министр телеграфировал главнокомандующему: «является интересным продолжение разработки операции против Каттаро». Однако возможность таких предприятий на Адриатике миновала, если она когда-либо вообще имела там место. Средства, которые могли бы позволить предпринять такого рода операции, сделались теперь необходимыми для Дарданелл. На юге, как и на севере, операции крупного масштаба являлись возможными только при использовании таких средств, которыми союзники уже не располагали для этих театров.

Наши подводные лодки продолжали в средней части Адриатического моря свои безрезультатные операции, сделавшиеся более сложными в условиях зимних штормов, весьма тяжелых условий жизни на лодках и частых аварий рулей глубины, помещенных слишком высоко. Адмирал перенес базирование подводных лодок на Наварин, откуда они буксировались до района Фано и дальше шли самостоятельно к Каттаро или Антивари. В результате шесть дней отсутствия из базы на два дня блокады. В связи с полученными сведениями о предстоящей, якобы, переброске войск, *Gay-Lussac* провела 24 часа в штормовую погоду перед Рагузой и Гравозой; эти сведения по всей вероятности были распространены самими австрийцами, чтобы завлечь в ловушку наши большие корабли. У Каттаро *Monge* безуспешно атаковал под огнем фортов минный заградитель; около Антивари австрийская подводная лодка безрезультатно выпустила по *Fresnel* торпеду. *Joule, Cugnot, Ampère* и *Bernouilli* также произвели ряд походов, но не встретили противника. Потеря *Curie,* частично объясненная недостаточностью ее радиуса действия в подводном положении, не позволила адмиралу разрешить новые попытки в Верхней Адриатике. *Archimède* и *Gustave-Zédé,* которые могли преодолевать более значительные дистанции, по требованию адмирала, посланы были в его распоряжение, но легкие аварии и необходимость завершения их подготовки оттягивали момент их использования. Однако, начиная с конца мая, имело место занятие позиций уже к северу от Лиссы, но и это не дало лучших результатов. Неприятельское судоходство почти полностью было прекращено: только в этом и выразился эффект использования наших подводных лодок, которым, впрочем, нельзя было пренебрегать.

Однако в течение первых четырех месяцев 1915 г. подводные лодки проводили в Адриатике не меньше чем один день из четырех. Блокада входа, сама по себе, не поддерживалась слишком строго: дважды, 18 февраля и 10 апреля, *Helgoland* и шесть эскадренных миноносцев производили разведку вплоть до Отрантского пролива, о чем на линии блокады никто не подозревал. Впрочем, в середине марта главнокомандующий, считая броненосные крейсера слишком подверженными атакам неприятельских подводных лодок, оттянул их к югу, назначив им в качестве базы для угольных приемок Наварин, и потребовал, ввиду отсутствия быстроходных разведчиков для первой линии блокады, вспомогательные

крейсера; линейные корабли держались между Критом и Мореей на пути, которым следовали транспорты с войсками в Дарданеллы, а для приемки угля пользовались рейдом Суды; миноносцы были распределены пополам между обеими группами. Только один раз, 10 апреля, флот приблизился ко входу в Адриатику, получив известие о том, что австрийская эскадра вышла из Пола. Это уже являлось дальней блокадой.

Эта блокада вполне отвечала бы обстановке, если бы мы обладали дальними разведчиками, которых наш флот не имел. Уже не то время, когда линейные корабли могли держаться в непосредственной близости от базы, где укрылся неприятельский флот. Русско-японская война показала опасность мин заграждения, война 1914 г. выявила возможности подводных лодок. Австрийцы располагали только ограниченным числом подводных лодок, посредственно тренированных и мало предприимчивых, и все же этого было достаточно, чтобы держать наш флот на почтительном расстоянии от их баз, подобно тому как Большой флот держался на значительном расстоянии от германских берегов; разница лишь в том, что последний обладал тем, чего недоставало нашим эскадрам: разведчиками и базами.

Против мин изобрели завершенное подготовкой незадолго до войны траление, которое, к счастью, давало удовлетворительные результаты. Против подводных лодок еще ничего не было найдено; они пользовались и будут долго пользоваться преимуществами внезапности их появления на современных морских театрах. Они не использовались в полной мере ни на Адриатике, ни на Северном море; более смелыми и более энергичными их действиями, в то время, когда еще не было найдено средств для борьбы с ними, они смогли бы нанести нашему флоту, так же как и Большому флоту Англии, достаточно значительные потери, чтобы скомпрометировать морское превосходство союзников. Однако и в Германии и в Австрии, не в большей степени, чем в Англии и во Франции, не подозревали в начале войны о той исключительной роли, которую могли бы сыграть в войне подводные лодки в столь благоприятных условиях для их использования. Результатом этого обстоятельства явилась подводная война против торгового мореплавания, в которой центральные державы, не имея возможности свести на-нет нашу блокаду, которая в конце концов их задушит, попытались ответить на нее подводной блокадой.

Эту блокаду поддерживали союзные флоты. Вблизи или издали — это не имело значения; центральные державы оставались запертыми, а в этом и заключалась сущность задачи союзных флотов.

* * *

Тотчас после торпедирования *Jean-Bart,* адмирал де Ляпейрер телеграфировал в Париж: «Всякая попытка снабжения Черногории через ее порты, безразлично под каким флагом, должна быть, по моему мнению, оставлена. Я продолжаю переговоры, имея в виду направить продовольственные грузы через Сан Джиовани ди Ме-

-дуа и албанскую территорию. Если они не увенчаются успехом, пришлось бы проработать вопрос о снабжении через Сербию».

Путь через Сербию недоступен в зимнее время. Через Сан Джиовани ди Медуа можно достигнуть Цетинье, подымаясь по Бояне на мелкосидящих судах и перегружаясь на шаланды для перехода по Скутарийскому озеру—операция сама по себе обременительная, но которую делает еще более затруднительной враждебность албанцев.

Один итальянский предприниматель все же взялся ее организовать при помощи двух малых пароходов, с условием, что французское правительство гарантирует его от всякого риска; 9 января адмирал подписал с ним соответствующее соглашение на борту *Courbet*. Однако в Париже возникла дискуссия по вопросу, кто будет оплачивать расходы. Министерство иностранных дел отказалось принять их на свой счет и министр иностранных дел писал морскому министру: «это на вашем ведомстве и на главнокомандующем нашими морскими силами лежит ответственность и обязанность принять необходимые и действительные меры, чтобы предупредить катастрофические последствия голода в стране, сопротивление которой имеет существенное значение для борьбы, которую ведут союзники». На Орсейской набережной, так же как и в Цетинье, не отдавали себе отчета в трудностях, с которыми приходилось иметь дело флоту, и риске, с которым было связано для него приближение к морским базам противника и который не оправдывался результатами.

Однако просьбы Черногории делались все более и более настойчивыми; сербское и русское правительства их поддерживали, и великий князь Николай даже предложил послать груженый провиантом транспорт, если ему будет обеспечен эскорт. Но трудности заключались не в том, чтобы выделить снабжение, а в том, чтобы обеспечить его доставку по назначению, не подвергаясь слишком значительному риску. В ожидании завершения переговоров с итальянскими предпринимателями, морской министр предложил главнокомандующему восстановить сообщение с Антивари. 19 января пароход *Tidjitt*, груженный зерном, углем и материалами для радиостанции в Подгорице, прошел Отрантский пролив под эскортом эскадренных миноносцев 1-го и 6-го дивизионов, под командой капитана 1 ранга Лежей. Обе легкие бригады следовали сзади, приблизительно в 30 милях. *Casque* и *Faulx* шли с тралами впереди *Tidjitt* и ошвартовались вместе с ним в Антиварийском порту; разгрузка производилась в течение ночи, тогда как крейсера держались в открытом море. 20-го числа все без происшествий вышли обратно.

24 января *Léon-Gambetta* выгрузил перед Сан Джиовани ди Медуа одежду, которую должны были сухим путем доставить в Черногорию. 3 февраля *Tidjitt* снова пришел вместе с другим грузовым пароходом *Whitehead*; они отправились в Антивари, эскортируемые как и в предшествующее плавание, и возвратились утром 5-го числа, выгрузив 1500 *т* съестных припасов и подвергшись при этом бомбардировке с самолета. 23-го числа была предпринята

новая экспедиция с *Whitehead* и тем же эскортом. В то время как пароход разгружался в порту, эскадренные миноносцы *Dague* и *Faulx*, тралившие перед входом в порт, вечером 24-го числа при свежем бризе стали на рейде на якорь. Около 21 часа *Dague* задела дрейфующая мина; разорванный пополам корабль пошел ко дну с половиной своего экипажа. Это первый корабль, который мы потеряли в Адриатике.

Австрийцы, через своих агентов, находились в курсе всех этих походов, в противоположность французскому главнокомандующему, который не располагал никакой информацией о неприятеле. 1 марта миноносцы из Каттаро стали на якорь перед Антивари, высадили десант, который, не встретив никакого сопротивления, поджег склады и потопил королевскую яхту и несколько шаланд. Использование этого порта для снабжения Черногории становилось все более и более затруднительным. Однако *Whitehead* возвратился туда еще раз, 5 марта, под эскортом 1-го и 6-го дивизионов. Несмотря на бомбардировку с самолетов, которые снижались до высоты 300 метров (корабли не имели еще ни зенитных пушек, ни пулеметов), операция заканчивалась без потерь. Однако необходимость найти какое-либо иное решение вопроса сделалась совершенно неотложной.

Франция купила маленький итальянский пароход *Tirreno,* который под именем *Gaspare* должен был обеспечить регулярное сообщение с Сан Джиовани ди Медуа. Итальянское правительство, оккупировавшее в конце декабря своими военными силами порт Валона, облегчило насколько возможно снабжение Черногории и воздействовало на албанцев, чтобы они ему не препятствовали. Однако *Gaspare* во время первого своего плавания, 19 марта, в результате шквала потерпел крушение. Пока не приходилось рассчитывать и на грунтовые дороги: инженер Мерсье, командированный для их осмотра, констатировал, что дороги между Сербией и Черногорией недоступны для колесных повозок и что даже вьючные животные могут ими пользоваться только после того, как стает снег. Сербское правительство приняло на себя обязательство перебросить этим путем, как только дороги сделаются доступными, все снабжение, которое будет выгружено в Салониках. В ожидании этого момента 5 апреля пришлось снова послать *Whitehead* для доставки съестных припасов, на этот раз в Сан Джиовани ди Медуа; затем 20-го числа был послан в Дульциньо *Numidia*. Пароходы посылались каждый раз под эскортом миноносцев и крейсеров. В конце месяца, однако, *Gaspare* был заменен двумя малыми итальянскими пароходами *Aurora* и *Immacolata*, которые погрузились на Мальте для Сан Джиовани ди Медуа, между тем как *Whitehead* выгрузил в Салониках военные материалы, доставленные затем капитаном 2 ранга Виолет по железной дороге до Ипека. Они прибыли по назначению по горным дорогам. Перевозки, наконец, наладились, хотя не без труда и задержек. Албанцы производили еще частые их срывы, сжигая шаланды на Бояне; иногда вмешивались и австрийцы, посылая миноносец или подводную лодку с целью сорвать разгрузку. Система снабжения была

налажена, и наш флот не имел более необходимости рисковать для ее обеспечения.

* * *

В апреле 1915 г. в обстановке окончательно выявилось изменение, имевшее для нас исключительно благоприятное значение. Италия, которая оказала уже нам неоценимую услугу, отказавшись, с первых же дней войны, присоединиться к германской агрессии, готовилась вступить в войну на нашей стороне. Всего несколько месяцев оказалось достаточным для того, чтобы настойчивость короля Виктора-Эммануила и государственных людей, руководивших итальянской политикой, создали на полуострове течение общественного мнения в пользу такого вмешательства. Представители обоих флотов начали прорабатывать вопрос о совместных морских операциях, и можно было надеяться, что союз скоро сделается совершившимся фактом.

Адмирал де Ляпейрер, допуская, что эта перспектива может побудить австрийский флот выйти в море, чтобы попытаться без объявления войны атаковать итальянские базы на юге, перенес линию блокады непосредственно к Отрантскому проливу. С 23 апреля там должны были соединиться обе легкие бригады, и командующий ими контр-адмирал получил приказание самым внимательным образом наблюдать за линией Леука — Паксос и, в частности и особенности, за мысом Леука.

В ночь с 26 на 27 апреля, в 0 ч. 40 м. *Léon-Gambetta,* следуя 6-узловым ходом, при штиле, ясном небе и полной луне, находился на блокадном посту милях в 15 к югу от Леука, когда две торпеды попали в его левый борт с интервалом всего в несколько секунд. Выпустившая их подводная лодка *U-5* не была обнаружена. Первый взрыв сделал пробоину в отделении динамомашин, а второй — в задней кочегарке; внутреннее освещение погасло, паропроводы разорвало, радиоантенны упали на палубу. *Léon-Gambetta* быстро кренился; не было никакой возможности ни сохранить плавучесть, ни вызвать помощь, так как поблизости не находилось ни одного миноносца. Однако на борту корабля не было никакой паники. По приказанию командира, экипаж перешел на правый борт, чтобы попробовать уменьшить крен корабля и получить возможность спустить на воду шлюпки; однако удалось спустить лишь одну, которая приняла 108 чел. 20 минут спустя, после торпедирования, *Léon-Gambetta* перевернулся и пошел ко дну. Контр-адмирал Сенес стоял на мостике рядом с командиром, капитаном 1 ранга Андрэ; бессильные спасти корабль, они, как и весь экипаж корабля, показали пример хладнокровия и презрения к смерти.

Только в девять часов утра 27-го числа шлюпка крейсера пристала у маяка Санта Мария ди Леука; сторожа, позаботившись о спасшихся, сообщили о событии итальянским морским властям, которые немедленно выслали из Бриндизи номерные миноносцы *33* и *36,* а из Таранто — эскадренные миноносцы *Impavido* и *Indomito*. Прибыв к 14 часам на место несчастья, корабли приняли на

борт 29 спасшихся, уцепившихся за обломки, и 58 трупов; среди последних находился и труп контр-адмирала Сенес. Из 821 человека личного состава погибло 684, в том числе весь командный состав.

Флот узнал о гибели *Léon-Gambetta* лишь на следующий день от командира *Ernest-Renan,* который, обеспокоенный отсутствием сведений о нем, пошел на его поиски. Найденные обломки не оставили никаких сомнений в судьбе крейсера. Адмирал де Ляпейрер, информированный тотчас о происшествии, снова оттянул крейсера на параллель Наварина, где они с этого времени и крейсировали 14-узловым ходом и под эскортом миноносцев. Базирование их было перенесено на Мальту, а потом, когда этот порт оказался слишком перегруженным дарданельскими транспортами, они принимали уголь в Бизерте, которая сделалась также базой и линейных кораблей. Блокада у входа в Адриатику была заменена частыми, но эпизодическими походами к нему, вместо постоянного наблюдения. Благодаря этому *Novara* с дивизионом миноносцев получил возможность 6 мая отбуксировать до параллели Аргостоли *U-8*, первую, построенную в Германии подводную лодку, которая в разобранном виде была переброшена по железной дороге и затем собрана заводами Пола. *U-9* проследовала за ней через десять дней до той же параллели на буксире *Triglaw*.

Французский флот ничего не знал об этих походах.

---

*Глава седьмая*

## ВСТУПЛЕНИЕ В ВОЙНУ ИТАЛИИ

(май — июнь 1915 г.)

**Подготовка морского соглашения. Конвенция 10 мая. Распределение сил. Австрийская атака. Набеговые операции и стычки**

Третья статья союзного договора, подписанного 26 апреля 1915 г. в Лондоне, была изложена следующим образом:

«Флоты Франции и Великобритании окажут активное и непрерывное содействие Италии до уничтожения австро-венгерского флота или до заключения мира. Морское соглашение будет немедленно заключено с этой целью между Францией, Великобританией и Италией».

Запрошенный за несколько дней перед этим, в каком виде представляются ему совместные операции союзных флотов, адмирал де Ляпейрер предложил общий план, основные моменты которого сводились к следующему:

1. Подводные лодки, базируясь на Венецию, Анкону и Бриндизи, обеспечат тесную блокаду и непрерывное наблюдение в отношении австрийских портов: Пола, Себенико и Каттаро; французский флот смог бы для этого предоставить четырнадцать подводных лодок, отозвав их из Дарданелл; подводные лодки итальянского флота примут участие в этих операциях в той мере, в ка-

кой это окажется совместимым с их службой по охране своих портов; кроме того, *Archimède* и *Gustave-Zédé*, обладающие большим радиусом действия, будут совершать рейсы между Бриндизи и Северной Адриатикой.

2. Две флотилии легких крейсеров и эскадренных миноносцев, базируясь, соответственно, на Венецию и Бриндизи, будут оперировать в Адриатическом море, чтобы преследовать и уничтожать неприятельские подводные лодки; разграничительной линией между зонами их операций явится линия мыс Планка — Лисса — Пелагоза — Вьесте; итальянцы должны будут оперировать в северной зоне, а четырнадцать французских эскадренных миноносцев, при поддержке одного или двух итальянских крейсеров — в южной.

3. Наши эскадры линейных кораблей, обслуживаемые разведкой броненосных крейсеров, должны держаться в море, у входа в Адриатику, стремясь поддерживать контакт с союзным флотом, чтобы иметь возможность принять участие в атаке австрийского флота, если бы последний вышел из своих баз.

Итальянская точка зрения была сформулирована капитаном 1 ранга Грасси на конференции, имевшей место 2 мая в Париже, при участии представителей британского, французского, итальянского и русского флотов, для разработки морского соглашения, предусмотренного союзным договором.

Эта точка зрения сводилась к тому, что прежде всего необходимо обеспечить тесное сотрудничество между итальянскими сухопутными и морскими силами, причем итальянский флот должен будет оказывать поддержку армии, в особенности тогда, когда войска поведут наступление на плато, которое продолжает к северу полуостров Истрию. Как только армия начнет атаку этого плато, итальянские эскадры направятся к северу и будут держаться в Венецианском заливе и на подступах к Триесту до того момента, пока австрийская эскадра не будет уничтожена.

Чтобы прикрыть на это время свое Адриатическое побережье и обеспечить покрытие потерь, которым может подвергнуться ее флот, Италия считала необходимым предоставление в ее распоряжение восьми линейных кораблей с 300-*мм* артиллерией и ходом не менее 17 узлов и двенадцати эскадренных миноносцев; эта группа должна базироваться на Таранто и Бриндизи. Кроме того она считала необходимым иметь для поддержки своих эскадр на севере двенадцать больших эскадренных миноносцев с 30-узловым ходом, тральщики, легкий быстроходный крейсер и авианосец, с комплектом самолетов и пилотов. Главное командование на Адриатическом театре должно быть итальянским.

Представители британского и французского флотов выдвинули возражения по вопросу о размерах требующихся подкреплений, которые трудно было бы выделить в таком масштабе, а также по вопросу о возможности использования больших кораблей, что является слишком опасным и практически недопустимым в условиях ограниченного морского театра, и, наконец, по вопросу об организации командования.

Когда эти представители в свою очередь возбудили вопрос об организации союзной морской базы в канале Сабончелло, чтобы отрезать Пола от Каттаро, они узнали, что не только вопрос об этой базе был проработан итальянским командованием, но и что была даже заготовлена вся необходимая для нее материальная часть (пушки, сетевые заграждения и т. п.). Все же от идеи организации этой базы отказались, по крайней мере на время, потому что она была бы слишком удалена от Пола и к тому же, в связи с продвижением итальянской армии, ее пришлось бы перенести в сторону Истрии. [29]

В итоге, соглашение было достигнуто на основе сосуществования двух флотов, независимых, но согласующих свои операции, одного — итальянского, с включенными в него элементами британского и французского флотов, на Адриатическом море, и другого — французского, вне этого моря. 10 мая нижеприводимое соглашение было подписано: капитаном 1 ранга Грасси за Италию, вице-адмиралом де Жонкьер за Францию и адмиралом Джэксоном — за Великобританию:

Статья первая

Союзные флоты будут действовать совместно в самом полном согласии.

Статья вторая

Будет сформирован «первый союзный флот» под командой главнокомандующего морскими силами Италии. Кроме кораблей итальянского флота в его состав войдут:

1. 12 французских эскадренных миноносцев.
2. Такое количество миноносцев, подводных лодок и специальных кораблей для траления мин, сколько найдет возможным выделить главнокомандующий французскими морскими силами.
3. При наличии возможности, эскадрилья и один французский авианосец.
4. Четыре английских легких крейсера, которые войдут в состав первого союзного флота, как только они будут соответственно заменены у Дарданелл четырьмя французскими крейсерами.
5. Бригада линейных кораблей, четырехкорабельного состава, в распоряжении итальянского главнокомандующего.

Статья третья

Главнокомандующий итальянской армией будет пользоваться инициативой в определении операций, которые должны проводиться на Адриатическом морском театре первым союзным флотом, указанным в статье второй, и обладать верховным руководством при проведении этих операций.

Статья четвертая

В случае событий, которые бы заставили союзный флот, указанный в статье второй, перенести свои операции в северную

Адриатику, или для всякой значительной операции на Адриатике, требующей использования всех союзных сил, будет создан «второй союзный флот», составленный из французского линейного флота и линейных кораблей итальянских или английских, которые не будут в подчинении итальянского главнокомандующего.

Этот второй союзный флот, располагающий соответствующими легкими силами, будет находиться под командованием главнокомандующего французскими морскими силами и будет готов оказать содействие по требованию итальянского главнокомандующего морскими силами.

## Статья пятая

Все базы на итальянском побережье будут предоставлены в распоряжение союзников.

Однако, пока первый союзный флот будет базироваться на Бриндизи, второй флот преимущественно будет использовать базы Таранто, Мальты и Бизерты.

Если первый союзный флот перенесет свои операции в северную Адриатику с базированием на Венецию, база в Бриндизи будет предоставлена в распоряжение второго союзного флота, на тех же основаниях, как и база Таранто.

## Статья шестая

До тех пор пока неприятельские морские силы будут находиться на Адриатике, союзные державы обязуются обеспечить свое содействие итальянским морским силам, с таким расчетом, чтобы, поскольку это окажется возможным, морские силы союзников определенно превосходили бы таковые противника.

## Статья седьмая

В целях согласования своих операций, оба главнокомандующих, поддерживая постоянную связь, будут сообщать друг другу свои планы операций, дислокацию своих сил, результаты операций, сведения о противнике и все другие материалы, могущие оказаться полезными в общих интересах.

Для обеспечения возможно тесного сотрудничества, каждый главнокомандующий выделяет в распоряжение другого одного или нескольких офицеров своего штаба для связи.

Установлено, что первая мера, которая должна быть проведена, заключается в составлении секретного сигнального кода для связи между союзными флотами. Он должен быть разработан в Лондоне.

Наиболее деликатным вопросом, который предстояло урегулировать на конференции представителям союзных держав, как и вообще это бывает во всех коалициях,[30] являлся вопрос о командовании; главнокомандующий наших морских сил являлся с мо-

мента начала военных действий главнокомандующим союзных сил на Средиземноморском театре. Не могло быть и речи об отобрании у него этого звания. С другой стороны, Италия не могла допустить, чтобы верховное командование на Адриатическом морском театре не было бы итальянским. Из этого положения вышли путем компромисса, который свелся к оставлению обоих адмиралов независимыми друг от друга и к подчинению иностранных кораблей, постоянно действующих на Адриатическом море, непосредственно итальянскому главнокомандующему. На практике ценность таких соглашений зависит более всего от того, как практически относятся стороны к их реализации. Отметим тут же, что, по признанию самих итальянцев, никаких затруднений не возникало никогда в осуществлении командования «первым союзным флотом», где французы и англичане находились под командой итальянских адмиралов. Но гармония не была всегда столь же совершенной во взаимоотношениях двух главнокомандующих, потому что, с одной стороны, они не были определены с необходимой четкостью, а с другой — совершенное согласие не диктовалось обстановкой с такой же настоятельностью, как на севере.

К соглашению 10 мая были приложены дополнительные пункты в уточнение некоторых его статей, предусматривавшие практические детали их проведения в жизнь.

1. 12 французских эскадренных миноносцев, которые должны быть предоставлены в распоряжение главнокомандующего итальянскими морскими силами, будут включать: 6 единиц, отапливаемых мазутом, и 6 — отапливаемых углем: эскадренные миноносцы, отапливаемые углем, по возможности, должны быть водоизмещением свыше 600 тонн.

2. Число французских подводных лодок, которые должны быть предоставлены в распоряжение главнокомандующего морскими силами Италии, будет не меньше шести.

3. Вышеупомянутые французские эскадренные миноносцы и подводные лодки будут посланы в распоряжение главнокомандующего итальянскими морскими силами по его требованию, адресованному главнокомандующему французскими морскими силами.

4. Число французских крейсеров в Дарданеллах будет в кратчайший срок доведено до четырех.

5. Немедленно по прибытии в Дарданеллы каждого французского крейсера, английский крейсер выходит из Дарданелл, чтобы возможно скорее присоединиться к итальянским морским силам.

6. Число французских линейных кораблей в Дарданеллах будет в кратчайший срок доведено до шести.

7. Четыре английских линейных корабля из Дарданельской эскадры, по мере возможности из вооруженных 30-*см* орудиями, будут возможно срочно предоставлены в распоряжение главнокомандующего итальянскими морскими силами; эти линейные корабли будут последовательно покидать Дарданеллы, по мере прибытия туда последних французских линейных кораблей.

8. Французская эскадрилья в составе 6 гидросамолетов будет направлена в самом срочном порядке в Модану и Венецию.

* * *

Итальянские морские силы были под главным командованием герцога Абруццкого,[31] который непосредственно был подчинен начальнику морского генерального штаба (адмирал ди Ревель) и командовал в то же время 1-й эскадрой.

Последняя состояла из четырех дредноутов: *Conte di Cavour* (флаг главнокомандующего), *Dante Alighieri* (флаг вице-адмирала Корси), *Giulio Cesare* и *Leonardo da Vinci*, к которым должны были присоединиться по окончании достройки *Duilio* и *Andrea Doria*. Четыре английских линейных корабля: *Queen, London, Implacable* и *Prince of Wales,* под флагом контр-адмирала Тюрсби, были ему добавлены, так же как и четыре броненосных крейсера контр-адмирала Трифари. Эти силы базировались на Таранто.

На Бриндизи базировалась вторая эскадра, под флагом вице-адмирала Пресбитеро, состоявшая из четырех линейных кораблей второго ранга и четырех броненосных крейсеров с контр-адмиралами — младшими флагманами Кутинелли и Каньи.

Командующему второй эскадрой подчинялась также разведывательная дивизия, под флагом контр-адмирала Милло, базировавшаяся на Бриндизи и имевшая в своем составе: три новых быстроходных крейсера, шесть старых крейсеров, четыре вспомогательных крейсера, два дивизиона эскадренных миноносцев по 800 тонн и четыре подводных лодки. К этой дивизии были приданы легкие английские крейсера *(Dartmouth, Weymouth, Dublin* и *Amethyst)* и французский отряд под командой капитана 1 ранга Лежей. Последний отряд состоял из шести эскадренных миноносцев по 800 тонн 6-го дивизиона, шести миноносцев по 400 тонн 2-го дивизиона и семи паровых подводных лодок, к которым вскоре присоединились: дивизион малых миноносцев из Тулона и десять траулеров[32] из Ля Рошели, оборудованных под тральщики, которых нехватало в итальянском флоте. *Marceau,* ошвартовленный в порту Бриндизи, служил базовым кораблем нашего отряда.

Наконец, в Венеции были собраны под флагом контр-адмирала Патрис шесть старых линейных кораблей и крейсеров, двенадцать эскадренных миноносцев, тридцать миноносцев, от 120 до 200 тонн, и тринадцать подводных лодок. Это соединение было образовано, по приказанию главнокомандующего вооруженными силами генерала Кадорна, чтобы поддержать продвижение его армии в приморской зоне и обеспечить от возможных атак австрийских кораблей.

С пополнениями, выделенными союзниками, итальянский флот обладал ярко выраженным превосходством над флотом противника; вступление в строй в первые месяцы войны около десяти эскадренных миноносцев от 800 до 1500 тонн и около пятнадцати больших подводных лодок должно было еще более оттенить это превосходство. Корабли, в особенности легкие силы, были в великолепной готовности.[33] Разведывательная дивизия, во главе которой находился энергичный и активный флагман, составленная из наиболее быстроходных элементов, где единое командование обеспечивало тесное взаимодействие, была отлично помещена для на-

блюдения за Отрантским проливом и операций в нижней Адриатике. Организация баз была замечательной. В течение периода нейтралитета порт Бриндизи оборудовали для базирования значительного флота, произвели различные работы в Венеции и установили несколько береговых батарей.

Что касается французского флота, то он сделался до некоторой степени резервом. Он был заинтересован в том, чтобы занять позицию вблизи Отрантского пролива, с целью иметь возможность преградить путь австрийскому флоту в случае, впрочем невероятном, если бы последний вышел по назначению в восточную часть Средиземного моря, не будучи обнаруженным итальянцами. Рейд Порта-Аугуста в Сицилии, на который сначала рассчитывали, было слишком трудно обеспечить от подводных лодок. Был также проект базирования наших линейных кораблей на Таранто, но чтобы их там разместить, пришлось бы использовать большой рейд — «Большое море» и начать с сооружения барража для его прикрытия. На конференции, которая имела место 27 мая в Таранто, герцог Абруццкий и адмирал де Ляпейрер пришли к соглашению, что лучшими стратегическими позициями явились бы Аргостолио и Наварин; но последний рейд имел те же неудобства, что и Порт-Аугуста; с другой стороны, греческое правительство еще не разрешало союзникам постоянно пользоваться своим побережьем. Наши линейные корабли и большие крейсера должны были продолжать довольствоваться своими отдаленными базами, Мальтой и Бизертой, где они держались в готовности для того, чтобы вмешаться в случае, если бы обстоятельства этого потребовали.

* * *

Объявление Италией войны Австро-Венгрии последовало 23 мая. Уже с 19 мая быстроходные крейсера *Amiral Spaun* и *Helgoland*, сопровождаемые каждый четырьмя эскадренными миноносцами, установили дозор поперек Адриатики на высоте Пелагозы. Линейные корабли были в Пола, так же как и крейсера *Sankt Georg* (флаг контр-адмирала Ганза, командующего легкой эскадрой), *Novara, Saïda* и шесть других крейсеров более ранней постройки; в Каттаро крейсера *Aspern* и *Kaiser Karl VI* и старые броненосцы береговой обороны типа *Monarch*. Миноносцы были распределены между Пола, Каттаро и Себенико. Экипажам напоминали предания 1866 г.[34] и старались пробудить в личном составе стремление нанести первый удар.

К вечеру 23 мая все силы, находившиеся в Пола, снялись с якоря и взяли курс на порты итальянского берега.[35] На рассвете следующего утра семь линейных кораблей бомбардировали Анкону, хотя итальянское правительство официально поставило в известность австрийское правительство о том, что город не укреплен, в то время как другие корабли и два самолета атаковали Фано, Пезаро, Римини, Порто-Корсини и мосты железной дороги. Батареи открыли огонь, и *Novara* получил несколько снарядов. В Анконе подводная лодка *Argonauta* при попытке выйти из порта потеряла много времени, зацепившись винтом за леер, протяну-

тый поперек канала, и не успела атаковать. Австрийские корабли не затягивали своей демонстрации, единственной целью которой являлось воздействие на настроение прибрежного населения, и утром возвратились в Пола.

В районе Пелагозы *Helgoland* и *Spaun* на заре захватили врасплох итальянский эскадренный миноносец *Turbine,* отделившийся от своего дивизиона. В результате неравного боя *Turbine* был охвачен огнем и имел многочисленные пробоины ниже ватерлинии. Захватив в плен 3 офицеров и 35 матросов, австрийцы покончили с кораблем торпедой и удалились до подхода к противнику подкреплений.

Итальянцы, имевшие в море только несколько миноносцев, в условиях пока еще неорганизованной разведывательной службы, были захвачены этим нападением австрийцев врасплох.

Итальянцы в свою очередь отвечали обстрелом, который произвели эскадренные миноносцы Венеции, района Монфальконе. Один из их дирижаблей 26 мая сбросил бомбы на Себенико, а 30 мая на Пола. *Zeffiro* вошел в канал Порто-Бузо, произвел там некоторые разрушения и захватил пленных.

31 мая имел место первый выход итальянской разведывательной дивизии: в то время как четыре французские подводные лодки и итальянская *Nereide* блокировали проходы у острова Цури перед Себенико, крейсера: *Quarto, Nino Bixio, Dartmouth* и *Dublin,* каждый имея при себе дивизион эскадренных миноносцев, вышли в Адриатику, следуя группами, на дистанции 15 миль одна от другой, со скоростью в 24 узла. На следующее утро группы соединились по две для обстрела семафоров Лиссы и Курцолы, после чего возвратились в Бриндизи, не встретив ни одного неприятельского корабля.

*Quarto* вытащил упавший в море, после сбрасывания бомб на Бриндизи и Бари, австрийский гидросамолет.

В это время *Amiral Spaun* и несколько миноносцев ходили на разведку подходов к Венеции; никого там не встретив, они поставили мины в Триестском заливе.

Это явилось началом целой серии набеговых операций, направленных той и другой сторонами против портов и железных дорог противника, — без встреч друг с другом. Австрийцы обстреливали Римини, Фано и Пезаро. Итальянцы из Венеции, стремясь облегчить продвижение своих войск к северу, усеивали минами прибрежный район Пола; разведывательная дивизия атаковывала Далматинские острова, перерезала телеграфные кабели и выводила из строя маяки, как мы это делали несколькими месяцами раньше. *Spahi* помешал неприятельской подводной лодке атаковать английский крейсер *Amethyst.* Но в Триестском заливе итальянский миноносец *5.PN* был потоплен подводной лодкой *U-11;* австрийский самолет вынудил снизиться и разрушил дирижабль *Citta di Ferrata*; 8 июня *Dublin* был торпедирован подводной лодкой *U-4,* которой удалось пройти между ним и эскадренными миноносцами, которые его эскортировали: торпеда попала в ватерлинию в районе кочегарки, где было убито четырнадцать человек, но корабль удержался на плаву и вернулся в Бриндизи.

Неприятельские флотилии, так мало активные в предшествующий период военных действий, теперь часто выходили в море и искали случая проявить себя, однако не рискуя опасными встречами. Их эскадренные миноносцы были разбиты на две группы: одна, состоявшая из эскадренных миноносцев типа *Tatra* — наиболее сильных и наиболее быстроходных — с крейсером *Helgoland,* находилась в Себенико; другая, сформированная из эскадренных миноносцев типа *Huszar* с крейсером *Amiral Spaun,* в Каттаро; каждая группа имела кроме того до 30 мореходных миноносцев. Большинство подводных лодок и остальные крейсера базировались на Пола. Однако это распределение не являлось жестким, и корабли, за исключением линейных кораблей, часто меняли свое место. Хорошо обученные, находившиеся в великолепном состоянии, располагавшие сетью внутренних фарватеров Далматинских островов, которые давали им убежища, легко поддающиеся защите, эти флотилии находились в исключительно благоприятных условиях, чтобы без большого риска атаковать итальянское побережье и расставлять западни союзникам.

---

*Глава восьмая*

## ВОКРУГ ПЕЛАГОЗЫ

(июль — сентябрь 1915 г.)

**Два центра морских операций. Деятельность подводных лодок. Занятие Пелагозы. Атаки против острова. Эвакуация**

Тотчас после объявления войны итальянское правительство объявило блокаду австрийского побережья.

Линейные корабли в Таранто находились в трехчасовой готовности и проводили в заливе эволюции и стрельбы; легкие корабли крейсировали между Бриндизи и Албанским берегом; подводные лодки союзников продолжали терпеливо позиционную службу перед входами в Каттаро или в Себенико; после торпедирования *Dublin* эскадренные миноносцы вели поиски подводных лодок в нижней Адриатике; дозоры миноносцев, подводных лодок и паровых катеров, снабженных противолодочными бомбами, были установлены вокруг Бриндизи и в заливе Таранто. Что касается до разведывательной дивизии, то помимо своих налетов на Далматинские острова она прикрывала снабжение Черногории, которое производилось через Сан Джиовани ди Медуа и устье Бояны. Наконец, непрерывное крейсерство производилось на блокадной линии Корфу — Отранто; задерживались все нейтральные суда, которые могли быть заподозрены в том, что они отправлялись в австрийские порты; но эти суда, проходившие нередко с бумагами в полном порядке, часто видели с наблюдательного поста на горе Ловчен входившими в Каттаро, под эскортом миноносцев, после симуляции захвата.

Северная группа первого союзного флота высылала на позиции подводные лодки, ставила минные заграждения и обстреливала не-

приятельские позиции на берегу. Высшее командование итальянской армии желало бы даже более активного содействия — подобно тому как наше сухопутное командование желало того же на побережье Фландрии восемнадцатью месяцами раньше, и добилось посылки в Венецию четырех броненосных крейсеров адмирала Каньи, которые и пришли в конце июня; переход их был обеспечен нашими подводными лодками *Messidor, Monge* и *Fresnel,* занимавшими позиции перед Пола. Однако, плавание в этих мелководных районах для больших кораблей являлось слишком рискованным, и поэтому пришлось ограничиться обстрелом время от времени объектов на австрийском побережье эскадренными миноносцами и с понтонов, вооруженных каждый одним орудием среднего калибра.

Ввиду того, что итальянский флот еще не располагал авиацией, шесть французских гидросамолетов были откомандированы, с 25 мая, в распоряжение морского префекта Венеции. Они доставляли полезные разведывательные сведения об обстановке в Триестском заливе, бомбили австрийские позиции и вели воздушные бои; 1 июля один из них, пилотируемый мичманом Рулье, атаковал с небольшой высоты и повредил подводную лодку *U-11.*

Таким образом появилось два резко разграниченных центра оперативной активности морских сил: с одной стороны — вокруг Венеции и в районе Бриндизи и Таранто — с другой; такое положение предполагалось самой конфигурацией итальянского побережья: между обоими центрами тянулось 400 миль берега, на котором порты являлись редкими и незначительными. В этом для наших союзников крылась причина невыгодности их военно-географического положения, по сравнению с противником. Сообщения союзников вдоль этого побережья оказались весьма подверженными ударам, так как оно во многих местах отстояло от Далматинских островов не более, чем на 60 миль.

Противник этим воспользовался. В ночь с 6 на 7 июля флотилия из Себенико выставила к востоку от Вьесте три линии мин заграждения на поверхности, *Ampère* и *Papin* открыли и уничтожили это заграждение, при возвращении с поста у острова Цури, Римини и Пезаро снова подверглись обстрелу; австрийские эскадренные миноносцы потопили торговый пароход *Grazia* вблизи итальянского берега. Наконец гибель крейсера *Amalfi,* потопленного 7 июля с 66 человеками экипажа, когда он возвращался из Анконы в Венецию, подчеркнула опасность, с которой было связано для больших кораблей плавание в этих ограниченных водах, где, впрочем, они не имели никакого шанса встретить такие же корабли противника. Англичане получили подобный урок в Северном море, мы повторили опыт на Адриатике, но подобные уроки повидимому учитываются только тогда, когда их сам испытываешь на деле. *Amalfi* не имел охраны и был торпедирован в момент, когда он шел на соединение с дивизионом миноносцев, назначенных для его противолодочной обороны.

Чтобы воспрепятствовать операциям австрийцев и помешать им свободно пользоваться сообщением между Пола и Каттаро, нужно

было бы осуществить проект, разработанный еще до вступления Италии в войну, и устроить союзную морскую базу в Далматинском архипелаге, в южной его части, между Меледой и Лиссой. Таким образом для австрийцев Адриатическое море оказалось бы разделенным на два бассейна — северный и южный — и борьба с подводными лодками была бы значительно облегчена. Этот план не являлся неосуществимым, но его реализация требовала значительного содействия со стороны армии, между тем как итальянское сухопутное командование не считало возможным отвлекаться от своей основной задачи в районе Изонцо. Флот, используя свои собственные средства, не был в состоянии реализовать столь значительный план. Однако итальянское морское главнокомандование желало, по крайней мере, сделать первый шаг к организации будущей базы и решило занять остров Пелагозу. Эта обрывистая скала, длиной в 1300 *м* при ширине в 400 *м*, находящаяся на равном расстоянии (30 миль) от Вьесте и Лагоста, исключительно удачно расположена для наблюдения за движением кораблей: с ее маяка, построенного на высоте 105 *м* над уровнем моря, видят в ясную погоду на севере Лиссу, на юге — Гаргано; австрийцы не предприняли на нем никаких оборонительных работ, и овладение островом не должно было представить затруднений.

* * *

11 июля, на заре, экспедиция, вышедшая накануне из Бриндизи, прибыла на видимость Пелагозы. Ни одного неприятельского корабля поблизости не было. Итальянские миноносцы протралили подходы к острову, под прикрытием *Quarto* и дивизиона эскадренных миноносцев, которые держались на севере; затем вспомогательный крейсер *Citta di Palermo* высадил сто моряков. В течение этого времени крейсер *Marsala* и 6-й дивизион французских эскадренных миноносцев пошли к Лагоста, где они разрушили авиационный парк, а *Bisson*, под огнем противника, перерезал телеграфный кабель; итальянские подводные лодки *Vellela* и *Nereide* заняли позиции, одна у Пелагозы, а другая у мыса Планка; *Monge* держалась в погруженном состоянии перед Каттаро.

Десять австрийских моряков, составлявших весь гарнизон острова, не оказали никакого сопротивления. Предполагая временную высадку, они скрылись, без оружия, но с запасом продовольствия, в пещерах, где их и нашли итальянцы.

Тотчас же была организована оборона острова. У двух единственных доступных для высадки пунктов острова (Стара Влака на северо-западе и Садло — на юго-востоке) итальянцы устроили траншеи, протянули проволочные заграждения, заложили фугасы и подняли на вершину острова две 75-*мм* и одну зенитную пушки. Затем они установили в бухте Садло мертвый якорь для стоянки подводной лодки, которая должна была торпедировать приближающиеся корабли противника. Эта стоянка лодки на якоре, по своему положению, была связана с опасностью атак неприятельских подводных лодок, но именно здесь являлась наиболее легкой

связь с наблюдательными постами на скалах. Предполагалось, впрочем, поместить при входе противолодочные сети.

13 июля утром со стороны Лиссы появился самолет; он сбросил бомбу и удалился, не заметив *Fresnel,* которая, находясь на посту в бухте Садло, снялась с якоря и погрузилась. Спустя три часа самолет возвратился в сопровождении *Tatra,* который обстрелял остров из своих 100-*мм* пушек, держась на востоке, вне пределов досягаемости артиллерии обороны. *Fresnel* начала маневрировать, чтобы выйти на позицию для атаки; благодаря прозрачности воды за всеми ее движениями следили с вершин скал; однако, ее заметил и самолет, который неудачно сбросил четыре бомбы и предупредил *Tatra;* последний удалился раньше, чем наша подводная лодка смогла выйти на позицию.

В течение следующих двух недель Пелагоза пользовалась затишьем, лишь время от времени появлялись самолеты, сбрасывавшие бомбы около стоявшей на посту подводной лодки. Гарнизон Пелагозы каждую ночь наблюдал обмен световыми сигналами между мысом Гаргано и Далматинскими островами. Контрразведывательная работа привела к аресту в окрестностях Виести многочисленных шпионов; больше уже не оставалось сомнений в том, что только хорошо организованная противником агентурная разведка позволяла австрийцам быть информированными обо всем, что происходило на итальянском побережье.

Таким образом они были заблаговременно осведомлены об операции, проведенной 13 июля: четыре броненосных крейсера адмирала Трифари, сопровождаемые двенадцатью эскадренными миноносцами, рано утром бомбардировали Рагузу и железную дорогу между этим городом и Каттаро; *Marsala* с 6-м дивизионом наших эскадренных миноносцев обстрелял вокзал Гравозы, так же как и расположенные поблизости военные объекты, в то время как адмирал Мило на *Quarto,* эскортируемом тремя итальянскими эскадренными миноносцами, разрушил радиостанцию Джипара. Во время обстрела неприятельские самолеты летали над крейсерами; едва обстрел закончился, как флагманский корабль *Garibaldi* получил два попадания торпедами с *U-4*; он перевернулся и пошел ко дну в несколько минут; миноносцы спасли 540 офицеров и матросов из 590. [36]

На эту операцию союзников австрийцы ответили подобными же ударами: 23 июля они обстреляли линию железной дороги к югу от Анконы, 27-го числа — к северу от этого же города; а затем флотилия из Себенико предприняла атаку против Пелагозы.

На рассвете 28 июля крейсеры *Helgoland* и *Saïda* выпустили несколько снарядов по Виести, в то время как шесть эскадренных миноносцев типа *Tatra* обстреляли артиллерийским огнем Пелагозу, пройдя на небольшой дистанции от ее северного берега. Миноносцы и подводная лодка *U-14* наблюдали за подходами к острову. Затем эскадренные миноносцы спустили на воду шлюпки и высадили около ста человек в трех различных пунктах, у подножья скалистого северного берега.

Защитники не могли помешать высадке, которая производилась в мертвых пространствах, под защитой скал. Они наудачу взрывали фугасы, сожгли секретные документы и, разбежавшись по траншеям, открыли ружейный огонь по наступавшим, которые медленно продвигались, перепрыгивая со скалы на скалу, под прикрытием огня кораблей.

Однако, в тот момент, когда австрийцы были уже на полпути к вершине острова, они увидели на мачтах эскадренных миноносцев сигналы об отходе: наша подводная лодка *Ampère,* под командой лейтенанта Девэн, находившаяся на посту в бухте Садло, снялась по тревоге с якоря и, обогнув остров, выпустила торпеду по *Balaton.* Хотя последняя не попала, этой атаки оказалось достаточно для прекращения операции. Австрийцы поспешно возвратились на корабли и, сделав еще несколько выстрелов по острову, удалились. Их потери — двое убитых и десять раненых, итальянцы потеряли только одного человека.

Вмешательство *Ampère* показало противнику значение дежурной подводной лодки для обороны острова. Они тотчас задались целью от нее избавиться. Рано утром 5 августа итальянская подводная лодка *Nereide,* пришедшая из Бриндизи в бухту Садло на смену *Papin,* вернувшейся накануне, в момент, когда она собиралась стать на бочку мертвого якоря, заметила перископ; она тотчас выпустила торпеду, но *U-5,* имевшая достаточно времени для прицеливания, выпустила в нее две торпеды, из которых одна взорвалась, пустив *Nereide* ко дну, со всем личным составом, на 20 метрах глубины. Гарнизон Пелагозы, не имевший возможности принять участие в борьбе, следил с высоты скал за развертывавшейся драмой.

На следующий день пришедшие из Бриндизи миноносцы завели вокруг бухты Садло индикаторные сети, которые оставили свободным только узкий проход под маяком; после этого союзные подводные лодки возобновили свое дежурство.

Австрийские подводные лодки развернули значительную деятельность. Две из них, оборудованные под подводные заградители по образцу немецких, оперировали вплоть до залива Таранто; в результате итальянские тральщики затралили в заливе около двадцати мин. Мины были обнаружены также в Триестском заливе, где *U-12* взорвалась на мине в том месте, где за два месяца до того погибла итальянская подводная лодка *Medusa.* Но в том же районе равным образом погибли на минах итальянская подводная лодка *Jalea* и миноносец *17-OS.* Другие неприятельские подводные лодки искали случая атаковать в Южной Адриатике суда, которые снабжали Черногорию или пересекали Отрантский пролив.

Около полудня 12 августа *U-3* выпустила без результата торпеду по вспомогательному крейсеру *Citta di Catania,* который патрулировал между Сезано и Отранто. Наши миноносцы *Aspirant-Herber* и *Enseigne-Henri,* которые находились поблизости, обнаружили ее перископ, атаковали торпедой, а затем бомбами и после преследования, продолжавшегося все послеполуденное время, потеряли ее из виду около 17 часов. Информированный тотчас об

этом адмирал Милло выслал из Бриндизи два итальянских эскадренных миноносца и *Bisson,* под командой лейтенанта Ле Сорт, которые крейсировали в течение всего дня в районе предполагаемого пути подводной лодки. В 4 ч. 45 м. утра на следующий день *Bisson,* шедший концевым, заметил появившуюся на поверхности в 300 метрах от него рубку подводной лодки; взяв курс на нее, он увеличил ход до полного и открыл огонь из своей передней пушки: третий выстрел дал попадание, и *U-3* в несколько мгновений пошла ко дну; *Bisson* захватил в плен офицера и 11 человек команды.

* * *

13 августа флотилия, базировавшаяся на Себенико, обстреляла Бари и Мольфетта. А 17-го числа крейсер *Helgoland,* шесть эскадренных миноносцев типа *Tatra* и двенадцать миноносцев, предшествуемые самолетом, появились при восходе солнца перед Пелагозой и открыли ураганный огонь по острову. Гарнизон потерял четырех человек убитыми и трех ранеными. Подводной лодки *Nautilus,* которая была дежурной, на месте не было; *Quarto* и итальянские эскадренные миноносцы находились в море; они полным ходом направились к Пелагозе, но подошли к ней уже после ухода австрийцев, которые удалились, не встретив сопротивления.

*Monge,* в дозоре между Лиссой и мысом Планка, в предшествующую ночь видела прошедшую неприятельскую флотилию; не имея передающей радиостанции, она не могла об этом сообщить; однако, она осталась в этом районе, чтобы атаковать противника при его возвращении. В результате она заметила корабли противника в строю двойного фронта и, пропустив в погруженном состоянии первую линию, тщетно пыталась атаковать *Helgoland,* который находился в центре второй линии.

Из Бриндизи была направлена к Пелагозе *Papin* с приказанием атаковать противника, если бы он вернулся. Однако, прибыв утром 18 августа в бухту Садло, *Papin* нашла сооружения острова разрушенными; здание маяка еще горело; ночью из Рима поступил приказ эвакуировать остров. Не зная об этом, подводная лодка удалилась в подводном положении. К полудню *Papin,* увидев направлявшиеся к северу корабли, начала маневрировать, чтобы выйти на позицию для торпедной атаки. Но в последний момент она опознала английский крейсер *Bristol,* сопровождаемый итальянским эскадренным миноносцем. Вслед за тем подошли *Quarto* и 6-й французский дивизион. *Papin* сделала опознательный, всплывая в непосредственной близости от *Quarto,* командир которого с трудом удержал комендоров, побежавших к своим пушкам, в предположении, что перед ними находится неприятельская подводная лодка. Отряд, приняв гарнизон Пелагозы, возвратился в Бриндизи, оставив *Papin* одну для дежурства в течение ночи и следующего дня перед оставленным островом.

21 августа австрийцы выслали самолет на разведку острова и узнали об его оставлении. Однако, только 8 сентября флотилия из Себенико, усиленная крейсером *Saïda,* отправилась для проверки.

В 6 часов утра на следующий день она появилась перед Пелагозой и в течение часа обстреливала остров; видя, что никто не отвечает, она высадила несколько человек, которые установили, наконец, что остров очищен итальянцами. После этого она вернулась обратно в Себенико.

Вечером 8 сентября два вспомогательных крейсера *Citta di Messina* и *Etruria* вышли из Венеции в Бриндизи, с эскортом из пяти эскадренных миноносцев; две другие группы эскадренных миноносцев, лидируемые, соответственно, *Quarto* и *Bristol,* вышли из Бриндизи им навстречу. Соединение произошло ночью к северу от Анконы, и корабли из Венеции направились в свою базу; *Citta di Messina* с двумя эскадренными миноносцами прошла около 8 час. утра в 25 милях к западу от Пелагозы, затем, в полдень, *Etruria* и остальной эскорт. Весьма легко случай мог привести к встрече, в которой союзники оказались бы значительно превосходившими противника в силах. Но они не были осведомлены о движениях противника.

Три французские подводные лодки в это время находились у австрийского побережья: *Ampère* к северу от параллели Цури, *Gay-Lussac* под островом и *Papin* в районе мыса Планка. К 15 часам *Papin,* под командой лейтенанта Кошэн, заметила флотилию, которая возвращалась 14-узловым ходом, с миноносцами, прикрывавшими крейсера; сблизившись на малую дистанцию, подводная лодка выпустила три торпеды, из которых одна прошла вблизи *Lika,* который избежал попадания маневрированием, а другая попала в миноносец *51.* Последний был разорван на две части: носовая пошла ко дну, а кормовая осталась на плаву; ее отбуксировали сначала в Рагозницу, а потом оттуда в Себенико. Крейсера и эскадренные миноносцы полным ходом пошли к островам, тогда как миноносцы тщетно до ночи искали *Papin.* Другие подводные лодки не смогли принять участия.

Пелагоза останется *res nullius*[37] до конца военных действий. Время от времени австрийский самолет или неприятельская или союзная подводная лодка появлялись у острова, но ни та, ни другая стороны не пытались им завладеть, считая, что при подобной попытке придется встретиться с серьезным риском; остатки *Nereide,* потопленной в бухте Садло, остались единственным памятником эфемерной оккупации.[38]

---

*Глава девятая*

## ПЕРВЫЙ БАРРАЖ ОТРАНТА

(сентябрь — ноябрь 1915 г.)

**Перемены в высшем командовании. Германские подводные лодки в Средиземном море. Устройство подвижного барража в Отрантском проливе. Его недостаточная эффективность**

Итальянский флот, после своего вступления в войну, испытал много разочарований, как это было с нами в первые месяцы войны

на Адриатике, а на Северном море — с англичанами. Неприятельские линейные силы держались укрытыми в портах; атака их потребовала бы огромных усилий. Никакая цель не оправдывала, при таких условиях, выходов в море линейных кораблей, стоявших в Таранто и в Бриндизи, связанных с риском, который был теперь хорошо известен. На севере содействие, которое флот мог оказать армии, оказалось мало действенным. Несмотря на близость своих баз, итальянцы встретили в своих морских операциях затруднения, схожие с теми, которые с начала войны ограничивали возможности нашего флота. Силы союзников на Адриатическом театре хотя и значительно превосходили силы противника, все же не являлись достаточными для организации действительной блокады многочисленных портов австрийского побережья. Поскольку армия не считала возможным принять участие в оккупации одного или ряда Далматинских островов, единственно возможными активными операциями являлись при подобной обстановке только набеги, реальное значение которых оставалось в значительной степени ограниченным. И с этой точки зрения условия, в которых находились австрийцы, являлись значительно более благоприятными: итальянское побережье было весьма доступным для атаки и трудным для обороны, в то время как противолежащее побережье создавало для флотилий особые удобства; кроме того население последнего было преимущественно итальянским, что затрудняло репрессалии, от которых соотечественники наших союзников должны были бы пострадать больше, чем сам противник. Наконец, итальянцы, хотя бы просто для утверждения своего господства на море, были вынуждены держать постоянно в крейсерстве, под угрозой атаки подводных лодок, свои легкие силы, материальная часть которых сильно страдала от этой тяжелой службы. Наоборот, австрийские надводные силы выходили в море только на операцию, место и время которой они сами выбирали, и оставались в море лишь строго необходимый отрезок времени.

Тяжелая катастрофа еще более сказалась на настроении, обусловленном подобным положением вещей; 27 сентября линейный корабль 2-й эскадры *Benedetto Brin* был уничтожен в порту Бриндизи взрывом, который приписали неприятельской агентуре; быстро организованная помощь, в оказании которой приняли участие и французские моряки, не смогла предотвратить гибели корабля, на котором погибли командир бригады линейных кораблей, контр-адмирал Рубэн де Сервэн, 22 офицера и около 400 чел. команды. Общественное мнение было глубоко взволновано этой потерей, которая так непосредственно следовала за другими, о которых говорилось выше. Кампания в печати повела к отставке морского министра адмирала Виаль и начальника морского генерального штаба адмирала ди Ревель; вслед за тем в высшем морском командовании последовали значительные изменения: вице-адмирал Корси, командовавший до этого 1-й бригадой, принял министерство; адмирал ди Ревель был назначен морским префектом Венеции и командующим всеми морскими силами, оперировавшими в Верхней Адриатике; контр-адмирал Милло был заменен во главе разве-

дывательной дивизии контр-адмиралом Патрис, которого вскоре затем сменил адмирал Беллини.

В это же время, впрочем, значительные изменения имели место и в высшем французском командовании; вице-адмирал Дартиж де Фурнэ наследовал вице-адмиралу де Ляпейрер в качестве главнокомандующего морскими силами, а контр-адмирал Лаказ сделался морским министром.

* * *

В своих первых директивах французским морским силам адмирал Лаказ подчеркивал новый характер, который приобрела морская война. В этот период времени было необходимо сосредоточить все усилия на борьбе с подводными лодками.[39] Эти последние, в самом деле, начали причинять союзникам на Средиземноморском театре значительные потери.

Первая подводная лодка, пришедшая морем из Германии в Адриатическое море, *U-21* немедленно направилась из Каттаро в Дарданеллы, где 25 мая 1915 г. потопила английские линейные корабли *Triumph* и *Majestic;* затем она прошла в Константинополь, не пытаясь предпринимать чего-либо против торговых судов союзников. Напротив, те подводные лодки, которые были посланы в Средиземное море в августе месяце, имели своей основной задачей начать на этом морском театре борьбу с торговым судоходством, используя в качестве баз австрийские порты.[40] Уничтожение двух французских пароходов *Aude* и *Ville de Mostaganem* 9 сентября, в районе Орана, обозначало начальный момент этой новой кампании, для которой Германия была вынуждена постепенно использовать около пятидесяти лучших единиц своего подводного флота и которая была облегчена климатическими условиями, интенсивностью навигации[41] и полным отсутствием какой бы то ни было организации, предусматривавшей прикрытие или защиту торгового судоходства.

Французский флот, на который соглашение от 6 августа 1914 г. возложило обязанность обеспечения морских коммуникаций всего Средиземноморского театра, послал туда миноносцы и траулеры, выделенные из состава сил Ламанша. Таким образом приходилось рассеивать свои усилия, что было очень выгодно для противника. Между тем, существенным условием для операций последнего являлась возможность свободного пользования австрийскими портами, где подводные лодки получали необходимое снабжение. Положение союзников на Адриатическом море, и в особенности у входа в таковое, приобрело таким образом новое и исключительно важное для безопасности мореплавания на Средиземном море значение.

Как можно было его использовать?

Действительная блокада Каттаро и Пола являлась предприятием, которое требовало более значительных средств, чем те, какие были в распоряжении итальянского флота, даже с теми дополнительными средствами, которые были ему предоставлены Великобританией и Францией. Постановка минных заграждений перед

этими портами явилась бы мало эффективной, поскольку мины были бы вытралены почти немедленно. Блокада подводными лодками также не дала бы больших результатов, потому что не имелось в распоряжении достаточного числа лодок для строгого поддержания такого рода блокады. Помимо этого средства, применявшиеся противником для защиты, совершенствовались изо дня в день: так, например, итальянская подводная лодка *Vellela* на позиции перед Каттаро была атакована миноносцем, который сопровождался уже самолетом; последний, в течение двух часов, наводил миноносец на подводную лодку, что давало возможность ее обстреливать и бросать бомбы каждый раз, когда она пробовала подняться для ориентировки через перископ. *Fresnel* у мыса Планки был преследуем миноносцами, которые попарно производили траление, между тем как самолет направлял их, сбрасывая на *Fresnel* бомбы и поливая ее из пулемета, чтобы показать ее место. Тем не менее, служба подводных лодок у австрийского побережья продолжалась, но, несмотря на их упорство и смелость, они не могли претендовать на то, чтобы помешать противнику пользоваться этими портами.

Казалось более легким охранять Отрантский пролив, через который германские подводные лодки проходили как отправляясь в крейсерство, так и на обратном пути.

Англия предоставила первые средства для подвижного барража, аналогичные с теми, которые были уже испытаны в Па де Кале: 65 дрифтеров [42] прибыли из Гулля в Бриндизи во второй половине сентября. Они имели каждый тысячу метров рыболовных сетей, которые они должны были расставлять поперек канала, держась группами по шести судов, с расстоянием между группами в три или четыре мили, и дрейфовать между параллелями Отранто и Бриндизи. Сети имели двадцать метров высоты и некоторые из них были снабжены минами, взрывавшимися при толчке. Каждая группа была под командой офицера, помещавшегося на дрифтере, вооруженном пушкой.

С самого начала использование этих судов оказалось связанным с затруднениями. Они с большим трудом удерживали свое место, расстояние между группами доходило часто до десяти миль; общее направление течений с юга на север или с севера на юг еще более сокращало ширину заграждения, выставляемого каждым судном в действительности. Хотя число таких судов к концу 1915 г. было доведено до 100 и хотя в любой момент около пятидесяти из них держались в море, этого было недостаточно для заграждения пролива. Противник имел возможность проходить в подводном положении под сетями, или использовать широкие промежутки, которые оставались между ними; иногда неприятельские подводные лодки увлекали за собой сети без всякого опасения за возможность гибели и даже аварии. Все же в последние месяцы 1915 г. около десяти подводных лодок было при прохождении барража атаковано, а одна из них была уничтожена. Однако, когда эффект внезапности прошел, действительность барража с слишком боль-

шими промежутками между звеньями сделалась весьма посредственной.

Охрана барража была доверена легким силам, состоявшим обычно из крейсера и четырех миноносцев; в случае необходимости подкрепления такой же отряд находился в Бриндизи в полной готовности к выходу. Авиационный центр с французскими гидросамолетами, организованный в этом порту, постепенно усиливался итальянскими аппаратами, что позволило организовать несколько воздушных патрулей. Прикрытие, обеспечиваемое дрифтерами, рассеянными на протяжении шестидесяти миль, являлось, однако, недостаточным: в начале октября вблизи Сазено подводная лодка оказалась в состоянии потопить один из дрифтеров артиллерийским огнем ранее чем кто-либо смог вмешаться. После этого случая все дрифтеры пришлось снабдить пушками малого калибра и противолодочными бомбами. Подводные лодки продолжали, однако, проходить, как будто бы никакого барража не существовало. Потери союзников на Средиземном море с 30 000 тонн — в сентябре достигли 60 000 — в октябре, 135 000 — в ноябре, тогда как в течение этого последнего месяца тоннаж, потопленный на всех остальных морях, едва достигал 40 000 тонн. [43]

При подобных условиях в этот момент явилось бы рациональным усиление Отрантского барража и организация в проливе постоянного крейсерства при участии возможно большего количества кораблей. Однако, в британском и французском флотах уже нехватало средств; оба флота не обладали достаточным числом патрульных кораблей даже для тех зон, где они сами обеспечивали патрулирование. Что касается Италии, то, не говоря уже о том, что она использовала большое количество легких кораблей и имела в них большую необходимость в Северной Адриатике, она была сильно стеснена в своих операциях тем обстоятельством, что ею была объявлена война Австро-Венгрии, а не Германии, между тем как через Отрантский пролив проходили для операций на Средиземном море почти исключительно германские подводные лодки. Именно ввиду этого обстоятельства два из четырех миноносцев, охранявших барраж, были всегда французские.

Противник не затруднял себя подобными сомнениями. Германская подводная лодка, или по крайней мере подводная лодка, укомплектованная германской командой, потопила *Amalfi,* другие неоднократно ставили мины на подходах к Таранто и Бриндизи. Однако только после торпедирования, в ноябре месяце, пассажирского парохода *Ancona,* на котором погибло 200 чел., итальянские корабли получили приказание атаковывать в Адриатическом море все неопознанные, как дружественные, подводные лодки. Это не могло, однако, изменить обстановку в Отрантском проливе, где были представлены три флота под командой как раз итальянского, который не находился в войне с Германией; обстановка осложнялась тем, что здесь же находился стык с французской зоной, командующий которой пребывал в Бизерте или на Мальте. Не существовало к тому же полной договоренности ни по вопросу об обмене сведениями, ни для продолжения в одной зоне пресле-

дования, начатого в другой. Все эти моменты еще более понижали действительность барража, малодействительного уже самого по себе.[44]

---

*Глава десятая*

## НА ПОМОЩЬ СЕРБАМ

(октябрь 1915 г. — февраль 1916 г.)

**Отступление сербской армии. Ее снабжение. Дело 29 декабря 1915 г. Гибель Monge. Эвакуация сербов на Корфу**

5 октября 1915 г. австрийская армия при помощи значительных германских контингентов начала энергичную атаку против Белграда, который сербам и пришлось эвакуировать 9-го числа. Французский морской отряд, который находился в Сербии с ноября месяца 1914 г. с тремя 140-*мм* пушками, под командой лейтенанта Пико, принял участие в обороне столицы, но должен был удалиться вместе с гарнизоном, предварительно уничтожив свои пушки; преодолев тысячи трудностей, он достиг 17 ноября Салоник и там погрузился для отправки во Францию.

10 октября болгары, со своей стороны, повели наступление. Три французских дивизии, высаженных в Салониках, тщетно пытались в течение нескольких дней сохранить связь с сербской армией. Последняя, после безуспешной попытки прорыва к востоку, оказалась вынужденной начать отступление в направлении к Адриатике; это отступление было исключительно трудным не только вследствие численного превосходства противника, но и ввиду недостатка продовольствия и боеприпасов.[45]

С самого начала операции французское правительство было занято обеспечением снабжения этой армии западным путем. Сначала оно готовилось организовать базу в Санти Каранта, потом отказалось от этого под влиянием позиции, занятой Грецией. Валона, итальянская база, почти не имела сообщений с внутренними районами страны; Дульциньо обладало только якорной стоянкой, открытой для всех ветров; Антивари было слишком подвержено атакам со стороны Каттаро. Сан Джиовани ди Медуа и Дураццо оставались, при таком положении, двумя единственными пунктами, в которых могла быть произведена погрузка. Учитывая, что отступление сербской армии происходило в двух направлениях, частью на Черногорию, частью к средине албанского побережья, одновременное использование обоих портов являлось необходимым. Однако время года затрудняло эвакуацию: Сан Джиовани ди Медуа мог вместить только полдюжины небольших судов;[46] рейд Дураццо, более обширный, открыт западным и юго-западным ветрам, которые разводят там большую волну. Тем не менее, выбора не было.

Потребовались длительные переговоры между союзниками, чтобы достигнуть 13 ноября соглашения, основными моментами которого были следующие: на Великобританию возлагалось снабжение,

стоимость которого распределялась между ней, Францией и Россией; между сербами и черногорцами, точно так же как между военными и остальным населением, не должно было делаться никакого различия; все перевозимое должно было сосредоточиваться в Бриндизи, а итальянский флот при содействии союзных кораблей должен был обеспечить прикрытие движения транспортов через Адриатическое море. Операции по снабжению должны были начаться немедленно. В то же время итальянцы перебрасывали значительные контингенты в Валону и Дураццо.

Возобновление судоходства на Нижней Адриатике повысило активность австрийских флотилий. Корабли из Каттаро выставили минные заграждения во многих местах у албанского берега. 23 ноября *Helgoland* и эскадренные миноносцы из Себенико пустили ко дну, между Бриндизи и Дураццо, шхуну и итальянский пароход *Palatino,* груженный мукой. На следующий день французский пароход *Harmonie* был обстрелян подводной лодкой в порту Сан Джиовани ди Медуа и подвергся воздушной бомбардировке с самолетов; 3 декабря итальянцы потеряли войсковой транспорт *Umberto* и эскадренный миноносец *Intrepido,* которые подорвались на минах у Валоны. 5 декабря флотилия из Каттаро, лидируемая *Novara,* обстреляла Сан Джиовани ди Медуа и потопила два итальянских парохода, один греческий и несколько парусников. Наконец, наша подводная лодка *Fresnel,* находившаяся в дозоре в заливе Дрин, случайно потерпела крушение, в ночь с 4 на 5 декабря, в устье Бояны; ее экипаж, нашедший убежище на песчаном островке, был захвачен в плен после мужественной защиты противив вооруженных пулеметами шлюпок *Huszar* и *Warasdiner;* артиллерийским огнем австрийцы уничтожили лодку. В Дураццо флотилия из Себенико потопила четыре парусника.

Сделалось необходимым организовать более эффективным образом прикрытие конвоев. Итальянский морской министр потребовал для этого подкреплений от союзников и стал угрожать прекращением снабжения сербской армии, если ему не будут возвращены два дивизиона французских эскадренных миноносцев, которые пришлось отозвать, в первых числах октября, для эскортирования транспортов с войсками по назначению в Салоники. Девять эскадренных миноносцев по 800 тонн и три по 400 возвратились в Бриндизи с тремя новыми подводными лодками; восемь итальянских эскадренных миноносцев, равным образом, были направлены туда же из Венеции. С этих пор все пароходы, направлявшиеся к албанскому берегу, стали эскортироваться союзными миноносцами и крейсерами. Три подводные лодки (французские, английские или итальянские) постоянно находились в определенных секторах между Рагузой и Сан Джиовани ди Медуа; их служба являлась не только тяжелой из-за частых штормовых погод, но и опасной, вследствие усилившейся бдительности противника и организации им нескольких центров противолодочной обороны, готовых развернуть свою деятельность немедленно, как только подводная лодка будет замечена. Их атакам подвергались *Archimède, Ampère* и *Messidor,* которые спаслись только благодаря

быстрому и искусному маневрированию. Эти подводные лодки обеспечивали конвои, которые к концу декабря начали отправляться почти регулярно.

* * *

Флотилия Себенико, которая имела в своем составе лучшие австрийские эскадренные миноносцы, перешла 20 декабря в Каттаро, чтобы попытаться произвести набег в район Дураццо. Неблагоприятная погода, а затем туман в течение нескольких дней мешали выходу в море. Наконец, в 3 часа 29 декабря *Helgoland,* сопровождаемый 800-тонными эскадренными миноносцами *Tatra, Balaton, Czepel, Triglaw* и *Lika,* вышел в море и лег курсом на юг.

Две наши подводные лодки находились на позициях в районе Каттаро, *Monge* к югу и *Archimède* — к северу. Эта последняя днем атаковала и потопила торпедой шедший из Пола австрийский пароход *Kupa;* преследуемая самолетами, она получила от бомб ряд повреждений.

28 декабря *Monge* находилась на позиции в 15 милях к югу от входа в Каттаро. Во время зарядки аккумуляторов, около 4 часов утра, она заметила австрийскую флотилию. Так как приходилось пользоваться коротким ночным перископом, командир лодки лейтенант Морилло погрузил лодку на небольшую глубину и сделал распоряжения для атаки. Находясь на выгодной позиции для торпедной атаки одного из эскадренных миноносцев, *Monge* внезапно получила ужасный удар, нанесенный *Helgoland,* которого она не заметила в темноте и который, равным образом, не видел ее.

Рубка имела пробоину; в нее врывалась вода; тотчас задраили нижний люк, но подводная лодка стала погружаться с большим креном; на 60-метровой глубине, когда командир приказал отдать свинцовый киль, *Monge* резко накренилась в противоположную сторону; электролит из аккумуляторов начал выливаться; освещение потухло. Наблюдая при свете карманного фонаря за глубомером, командир заметил, что лодка стала подниматься. Когда последняя оказалась на поверхности, Морилло открыл люк, чтобы осмотреться снаружи; в то же время старший офицер, лейтенант Аппель, исправлял повреждения аккумуляторов.

Однако, как только корпус *Monge* появился на поверхности, австрийцы открыли огонь. Командир задраил люк и, хотя освещение еще не было восстановлено, приказал открыть клапаны заполнения балластных цистерн. В этот момент снаряд попал в корпус лодки и разорвался. Новая пробоина сделала положение безнадежным. Корабль был потерян. Морилло приказал закрыть клапаны затопления, открыть люки и оставить корабль. Мог быть использован только носовой люк: один за другим выходили люди, проходя перед командиром, стоявшим в центральном посту. Выйдя на палубу, они бросились вплавь. Обстрел прекратился, и при свете прожекторов было видно как *Monge* снова погрузилась и исчезла; Морилло, оставшись один на борту, добровольно погиб вместе с лодкой.

Подобрав французских моряков, австрийская флотилия возоб-

новила операцию и к 7 часам появилась перед Дураццо. *Helgoland* и *Balaton* остались в прикрытии, а четыре остальных корабля прошли мимо буя, отмечавшего границу минного заграждения, поставленного итальянцами за несколько дней перед этим, вошли в порт и потопили там пароход и несколько парусников. В это время две полевые пушки с берега открыли по ним огонь, и они стали выходить тем же путем. Два первых эскадренных миноносца прошли благополучно; *Lika* и *Triglaw,* уклонившись немного влево, чтобы избежать снарядов, наскочили на мины. *Lika* тотчас же пошел ко дну, у *Triglaw* же один отсек оказался затопленным и были выведены из строя машины.

Командующий флотилией, решив прервать операцию и вернуться в Каттаро, приказал *Czepel* взять *Triglaw* на буксир. После того, как *Czepel* намотал буксир на один из своих винтов, его сменил *Tatra,* и все корабли направились в Каттаро.

*Helgoland* предупредил Каттаро по радио о том, чтобы подкрепления были в готовности вмешаться.

Между тем, в 6 ч. 30 м. радиостанция Дураццо сообщила Бриндизи о появлении противника. Самое большее через час снялись с якоря *Dartmouth* и *Quarto;* в 8 ч. 30 м. вышел в море 1-й дивизион французских эскадренных миноносцев, лидируемый *Casque;* в 9 ч. 30 м. старший морской начальник адмирал Кутинелли выслал вслед за ними *Nino Bixio,* под флагом адмирала Беллини, *Weymouth* и четыре итальянских эскадренных миноносца типа *Abba.*

*Dartmouth* и *Quarto* направились к Каттаро, с целью отрезать противнику путь отступления. К полудню они находились в двадцати милях к югу от этого порта и направились параллельно берегу к Дураццо, навстречу французскому дивизиону, который они нашли в 13 ч. 30 м. в районе мыса Мендерс. В этот момент группа *Nino Bixio* находилась к северо-западу от группы *Dartmouth,* на параллели Антивари.

К 14 часам австрийская флотилия, следовавшая медленно вдоль берега, заметила издали дымы союзников. Она не знала точно их сил, но они находились между нею и ее базами, — положение было критическим. Командир *Helgoland* приказал принять экипаж *Triglaw* на другие эскадренные миноносцы и оставил этот корабль, попытавшись пустить его ко дну артиллерийским огнем; *Czepel,* который мог дать не более 20 узлов, из-за буксира, намотанного на винт, ушел к югу; *Helgoland* лег на юго-запад и стал уходить полным ходом (29 узлов) с *Balaton* и *Tatra.*

Командир *Dartmouth,* видя противника разделившимся на две группы, бросился с *Quarto* преследовать *Helgoland* и направил *Casque* и его дивизион на *Czepel* и *Triglaw.* Но *Czepel* скрылся; *Casque,* не замечая, что *Triglaw* оставлен, обстрелял его артиллерийским огнем и, выпустив торпеду, потопил; затем дивизион направился на дымы, которые были видны на юго-западе.

Это преследование, временами сопровождаемое перестрелкой, продолжалось все послеполуденное время. *Helgoland,* имея небольшое превосходство в скорости над крейсерами союзников, на-

правился к итальянскому берегу, чтобы попытаться выиграть расстояние и уйти к северу; однако, каждый раз, как он начинал уклоняться к северу, расстояние уменьшалось и стрельба становилась более действительной.

В результате нескольких попаданий снарядов с *Dartmouth,* австрийский крейсер получил только легкие повреждения и его скорость не уменьшилась; *Czepel,* очистивший винт и восстановивший свою скорость, присоединился к отряду в 16 ч. 45 м. *Nino Bixio* и *Weymouth,* так же как и французский дивизион, следовали на некотором расстоянии от противника вместо того, чтобы отрезать ему путь; он все больше приближался к итальянскому берегу, по мере чего росла для него и опасность. В 17 часов, находясь только в пяти милях от Бари, он начал уклоняться от своего пути. Дистанция уменьшилась, и союзники вновь открыли артиллерийскую стрельбу с 9000 *м:* огонь был беглым, но очень рассеянным. Однако наступила ночь; в 17 ч. 30 м. темнота сделалась почти полной, и австрийцы, находясь на расстоянии только 7000 *м* от ближайшей группы, ускользнули от своих противников и возвратились в Себенико экономическим ходом с почти пустыми угольными ямами. *Kaiser Karl VI, Budapest, Aspern, Novara* и около десяти миноносцев, которые вышли из Каттаро, чтобы прикрыть их отступление, не имели случая вмешаться. В Бриндизи бригада броненосных крейсеров, а также дивизион эскадренных миноносцев находились в готовности выйти в море; однако, отсутствие точных сведений и опасение каких-либо недоразумений помешали посылке подкреплений, которые несомненно сыграли бы решающую роль, если бы они были введены в дело в послеполуденное время.

Противник потерял два из своих лучших эскадренных миноносцев, что было для него чувствительным ударом, который сделал его, по крайней мере в течение некоторого времени, менее предприимчивым и заставил воздержаться от новых авантюр. Союзники, однако, имели в этот день в море тройное превосходство в силах над противником. Им недоставало единства руководства, которое могло бы дать им полную победу.

* * *

Начиная с середины декабря, сделалось очевидным, что реорганизация сербской армии на восточном побережье Адриатики в целях возобновления борьбы невозможна и что остатки этой армии, крайне уставшей, многократно уменьшенной в результате болезней, потерявшей в значительной мере свою материальную часть, должны быть переброшены для этой цели в какой-либо пункт, удаленный от театра военных действий.

Военная французская миссия, во главе которой находился генерал де Мондезир, высадилась 22 декабря в Сан Джиовани ди Медуа. Сербский король Петр, прибывший в Дураццо, был доставлен в Валону в сопровождении франко-итальянского дивизиона эскадренных миноносцев; сербское правительство и князь сербский Александр находились в Скутари и передали в наши руки судьбу их страны и их армии. Генерал Мондезир, в согласии с

политическими представителями союзных держав в Албании, стремился добиться, чтобы эта армия была реорганизована в Валоне; итальянцы отказали в этом, вследствие трудностей сообщения и недостаточности местного снабжения; тогда решили, несмотря на несочувственное отношение к этому греческого правительства, перебросить ее на Корфу. Однако, согласие союзников по этому вопросу еще не было полным, и 26 декабря был отдан приказ начать переброску сербской армии в Тунис. Броненосные крейсера *Jules-Michelet* и *Victor-Hugo* отправились в Бриндизи с тремя французскими пароходами, чтобы начать эту эвакуацию; другие суда должны были следовать за ними в ближайшее время; однако итальянский главнокомандующий использовал сначала эти пароходы, так же как и несколько своих, для перевозки в Сицилию австрийских пленных, которых сербы гнали перед собой во время отступления.[47] С другой стороны, итальянцы считали погрузку в Сан Джиовани ди Медуа слишком опасной и весьма неудобной, так как суда не могли там швартоваться; они настаивали на том, чтобы эвакуация происходила исключительно через Дураццо и Валону, куда сербы должны были добираться сухим путем. Они настаивали также, из опасения эпидемий, на том, чтобы военные корабли не использовались для эвакуации; они заявляли, наконец, что для обеспечения безопасности конвоев являлось необходимым сильное прикрытие и что поэтому необходимо было сохранить наши броненосные крейсера в Бриндизи.

В то время как развертывались эти дискуссии, сербская армия прибыла к берегу в катастрофическом состоянии. К счастью болгары не преследовали ее до конца; более 160 000 солдат, почти уже не имевших военной организации, а также и беженцев, умиравших от голода, были распределены группами между Сан Джиовани ди Медуа и Дураццо.[48] С другой стороны, ожидалась австрийская атака против Черногории; существовали опасения, что ее слишком вероятный успех мог повести к капитуляции королевства. В самом деле, 8 января 1916 г. противник, поддерживаемый артиллерией флота, пошел на штурм горы Ловчен; защищавшие ее 5000 человек, несмотря на свой героизм, были вынуждены отступить перед 30 000 австрийцев, артиллерия которых имела не менее 500 пушек. Неизбежное продвижение противника к берегам озера Скутари составляло серьезную угрозу для севера Албании, где находились многочисленные сербские беженцы.

Наконец, соглашение было достигнуто. 5 января союзники приняли окончательное решение эвакуировать сербскую армию на о. Корфу, который был 9-го числа занят одним из соединений французского флота, и использовать в качестве пунктов посадки Сан Джиовани ди Медуа, Дураццо и Валону. Генерал Мондезир получил задачу организовать распределение сербов между тремя портами и обеспечить сношения с итальянскими и французскими властями. В Бриндизи были собраны все транспорты, которыми союзники могли располагать, и обеспечено прикрытие конвоев в море, в соответствии с планами капитана 1 ранга Какерэй, который заменил капитана 1 ранга Лежей в качестве командую-

щего французским отрядом на Адриатическом море;[49] две линии английских дрифтеров, снабженных сетями с подрывными патронами, охраняли коридор вдоль берега, между Валоной и Корфу; дозоры итальянских и французских эскадренных миноносцев охраняли подходы к Сазено, Линьетта, Дураццо и район мыса Мендерс; эскортирующие миноносцы находились при каждом транспорте; подводные лодки занимали позиции у Далматинских островов, в Каттаро и в заливе Дрин. Кроме броненосных крейсеров *Edgar Quinet* и *Ernest Renan,* посланных в Бриндизи в качестве подкрепления на случай выхода австрийских крейсеров, наш флот предоставил в распоряжение командующего французским отрядом на Адриатическом море дивизион траулеров; число наших эскадренных миноносцев было доведено до пятнадцати, а число подводных лодок — до десяти. Английское адмиралтейство предоставило тральщики, два легких крейсера и четыре добавочные подводные лодки. Транспортный флот состоял из 42 пассажирских и грузовых пароходов, из которых 21 итальянский, 7 французских, 4 английских (вдобавок еще наши броненосные крейсера, делавшие рейсы в Бизерту) и 6 госпитальных судов, из которых 5 итальянских и одно французское; 30 союзных и нейтральных пароходов доставили в албанские порты 25 000 тонн продовольствия и медикаментов; 70 военных кораблей и сотня траулеров и дрифтеров были использованы для непосредственного прикрытия.

В Сан Джиовани ди Медуа, кроме сербского и черногорского королей и членов правительства как сербского, так и черногорского, должны были погрузиться гражданские беженцы и солдаты, истощенные и бывшие не в состоянии продолжать свой путь к югу. Адмирал Трубридж, который принимал участие в обороне Белграда с британским отрядом и сопровождал сербскую армию в ее отступлении, руководил операциями в этом порту и обеспечивал порядок, несмотря на большое скопление беженцев, делавшее его задачу трудной. Но Скутари был взят 22 января и нужно было покинуть Сан Джиовани ди Медуа 25-го числа: наши траулеры *Marie-Rose* и *Pétrel II,* оставшиеся там последними под командой мичманов Куйлло и Оже, приняли еще 400 сербских солдат, 22 пушки и вывели на буксире, несмотря на атаку неприятельской подводной лодки, три шхуны.

Эвакуацию ускорили. Британская миссия построила вдоль берега дорогу с мостами из оказавшегося под руками материала, при использовании которой войска получили возможность быстрее продвигаться к югу. К концу января 3000 человек ежедневно отправлялись из Дураццо на транспортах, и вскоре количество эвакуируемых было удвоено; в отдельные дни имелась возможность отправлять до 12 000 сербов. 26 января начали эвакуацию через Валону.

Деятельность противника в течение этого времени была осторожной по причине воспоминаний, оставшихся у него от операции 29 декабря; его деятельность ограничивалась атаками самолетов на Дураццо, постановкой минных заграждений, обстрелом

3 декабря крейсерами района Ортона и двумя десятками атак подводных лодок, из которых ни одна не увенчалась успехом. Мины вызвали гибель трех пароходов со снабжением у Сан Джиовани ди Медуа, шести траулеров, тральщиков или патрульных кораблей в районах Дураццо и Бриндизи, итальянского транспорта *Citta di Palermo* и двух английских траулеров, пришедших к нему на помощь, которые погибли перед Дураццо, а также госпитального судна *Marechiara,* перевозившего раненых сербов, которые все были спасены, благодаря самоотверженной работе команды. *Koenig Albert* (германский пароход, захваченный итальянцами и оборудованный под госпитальное судно), шедший из Сан Джиовани ди Медуа с тысячью раненых и больных на борту, был остановлен подводной лодкой, отведен в Каттаро и затем освобожден. Два французских судна, каботажное *Jean-Bart* и пассажирский пароход *Memphis,* погибли перед Дураццо, первый — в результате торпедирования подводной лодкой, а второй — подорвавшись на мине, поставленной *U-24.*

Служба союзных флотилий была на должной высоте. 26 января французский эскадренный миноносец *Bouclier,* под камандой лейтенанта Висель, находясь у берега Албании с итальянским крейсером *Puglia,* ход которого не превышал 17 узлов, не поколебался покинуть эскортируемый им корабль,[50] чтобы броситься полным ходом преследовать австрийский крейсер *Novara,* который уклонился от боя, предполагая, что он имеет дело с серьезным противником. 6 февраля итальянский эскадренный миноносец *Bronzetti* преследовал неприятельский миноносец, покуда последний не укрылся под защитой батарей Каттаро. 9 февраля *Faulx,* под командой лейтенанта Парсеваль, бомбами потопил в районе Дураццо австрийскую подводную лодку; масляные пятна появлялись еще на поверхности воды в течение трех дней после его атаки; *Foucault* торпедировал 13 января австрийский крейсер типа *Novara,* возвращавшийся в Каттаро, и причинил ему повреждения. *Archimède, Franklin* и подводная лодка *H-1* выпустили торпеды по неприятельским кораблям, между Дураццо и Себенико, и если сами по себе их атаки не имели успеха, то во всяком случае их бдительность сделала в конце концов невозможным для австрийцев плавание вблизи албанского побережья.

30 января 33 000 сербов и черногорцев были уже эвакуированы (7000 в Бизерту, 21 000 на Корфу, 5000 в Марсель и на Корсику); 20 февраля их уже было на Корфу 136 000 и в Бизерте 13 000; французское правительство, считая операцию близкой к завершению, отозвало свои транспорты, в которых оно имело острую потребность, для армии в Салониках.

В это время Дураццо стало под угрозу развертывавшегося наступления австрийских войск. Этот порт был занят единственно для того, чтобы облегчить эвакуацию сербских войск; для его сохранения нужно было бы сосредоточить значительные силы, которые могли быть более полезными в другом месте. Впрочем, укрепленный лагерь Валоны являлся в это время уже солидным, и итальянцы рассчитывали его энергично защищать, если бы против-

ник до него дошел. Итальянское правительство, при наличии подобной обстановки, решило 16 февраля эвакуировать Дураццо, которое было покинуто последними сербами 10-го числа. Однако положение начало, казалось, изменяться к лучшему, и приказ об эвакуации был отменен; тем не менее 23 февраля он был отдан снова. Штормовая погода еще задержала эвакуацию, а противник уже достиг берега бухты; в результате 26 февраля оставшиеся в Дураццо 8500 человек, под огнем неприятельских батарей, в свою очередь обстреливаемых артиллерийским огнем итальянских крейсеров, были погружены при свежей погоде на 15 пароходов, не имея возможности захватить ни своих пушек, ни своих продовольственных запасов. Тральщик *Monsone* и два траулера взорвались на минах, транспорты же получили несколько попаданий артиллерийскими снарядами.

Оставалось только эвакуировать сербскую кавалерию (13 000 человек и 20 000 лошадей), которая и была переброшена из Валоны на Корфу в течение марта месяца.

В дальнейшем первые реорганизованные части сербов покинули 12 апреля Корфу и были переброшены в Салоники, а уже 30 мая, благодаря отличной организации этой переброски французским флотом, 130 000 сербских солдат, великолепно снаряженных и физически и морально оправившихся, присоединились к восточной армии, где они сыграли весьма значительную роль в прорыве балканского фронта. Это возрождение — результат великолепного морского усилия, первый этап которого был импровизирован под давлением противника.

---

*Глава одиннадцатая*

## ВТОРОСТЕПЕННЫЕ БОЕВЫЕ СТОЛКНОВЕНИЯ

(март—декабрь 1916 г.)

**Операции в Верхней Адриатике. Стычки на юге. Итальянские торпедные катера в Дураццо. Союзные подводные лодки в 1916 г. Конференция в Таранто и Отрантский барраж. Дело 22 декабря**

Итальянское правительство благоразумно отказалось от проекта использования своих линейных сил в Верхней Адриатике для поддержки продвижения армии вдоль берега. Тем не менее, оно всегда придавало исключительное значение сотрудничеству военно-морских и военно-сухопутных сил и следующим образом уточнило те цели, которые оно ставило для операций своего флота:

1. Содействовать обеспечению правого фланга итальянской армии на пути к Триесту вдоль берега.

2. Противодействовать обеспечению левого фланга неприятельской армии и прибрежному плаванию судов противника.

3. Препятствовать тралению итальянских мин, поставленных у австрийского берега, с тем, чтобы избежать неожиданностей.

4. Противодействовать операциям противника против итальянского побережья (декларация адмирала Пини, помощника началь-

ника морского генерального штаба, на междусоюзнической конференции на Мальте 2 марта 1916 г.).

Таким образом итальянское правительство содержало в Венеции бригаду броненосных крейсеров, половину своих эскадренных миноносцев и миноносцев и десяток подводных лодок как для обеспечения этого пункта против возможных попыток противника, так и для продолжения сухопутного фронта в водах Триестского залива. Сухопутное главное командование настойчиво высказывало пожелания о более эффективном содействии со стороны флота, и военный совет, собранный под председательством генерала Кадорна, требовал такового от адмирала ди Ревель, вступившего в исполнение обязанностей командующего морскими силами в Венеции. Однако последний, вполне основательно полагая, что операции крупного масштаба в этом районе, где малые глубины особо благоприятствовали использованию мин заграждения, были бы настолько же опасными, насколько и бесполезными, — отказался их предпринять без специального приказа морского министра. Таким образом, между сухопутным и морским командованием выявилось расхождение во взглядах по этому вопросу, подобное тому, какое за год перед тем имело место в прибрежной зоне Фландрии. Как там, так и здесь это расхождение явилось результатом недостаточности знания сухопутным командованием средств и возможностей морских сил и тех опасностей, с которыми приходится иметь дело военным кораблям. Возвращение бригады броненосных крейсеров в Бриндизи, 6 апреля 1916 г., означало окончательный отказ от первых концепций.

Вместе с тем, однако, адмирал ди Ревель стремился к тому, чтобы, насколько это окажется возможным, обеспечить армии содействие флота. Он всячески стремился ускорить постройку мониторов, разведчиков и больших эскадренных миноносцев, которые он заложил на заводах, будучи начальником морского генерального штаба, организовывал бронепоезда, чтобы возместить отсутствие постоянных батарей на побережье, и значительно активизировал операции легких сил Венеции.

В ожидании окончания постройки мониторов, адмирал ди Ревель распорядился вооружить 150- и 200-*мм* орудиями понтоны и использовал их для участия в наступлении на фронте Изонцо. В то же время для воспрепятствования операциям австрийцев в Триестском заливе были поставлены минные заграждения: патрули мешали работе тральщиков противника, а итальянцы производили смелые налеты на неприятельское побережье; так, миноносец *24-OS* проник до порта Триеста, *Zeffiro* под огнем береговых батарей разрушил в Паренцо базу гидросамолетов; наконец, из маленького порта Градо, который адмирал ди Ревель распорядился привести в готовность к обороне, почти ежедневно отправлялись на разведку миноносцы и гидросамолеты; служба эскортирования обеспечила безопасность морских сообщений между Верхней и Нижней Адриатикой.

По мере развития итальянской авиации, стали происходить как частые бомбардировки военных объектов Триеста и Пола, так и

многочисленные воздушные бои. В порядке репрессалий была атакована Венеция, причем в ее обороне принимали участие и сухопутные самолеты, принадлежавшие французской армии.[51] Наша эскадрилья гидросамолетов принимала участие в мере, которая допускалась ее слабым составом, доходившим, время от времени, до двух-трех аппаратов, и часто производила бомбардировку кораблей в море или на неприятельских рейдах. Однако, она понесла при этом тяжелые потери: 15 августа 1916 г. мичман Жан Рулье, направлявшийся бомбардировать Триест, был убит недалеко от Мирамар в воздушном бою с австрийским гидросамолетом; итальянский торпедный катер, под огнем противника, подобрал его тело и спас гидросамолет; 31 декабря, в результате случайного взрыва бомбы, были убиты лейтенант Рейно, мичман Хариа и 16 французских и итальянских матросов, ранено 17 человек и выведены из строя два гидросамолета.

Несмотря на опасность минных заграждений, итальянские подводные лодки производили частые вторжения в неприятельские воды, где *Atropo* потопила миной австрийский пароход. Во время одной из таких экспедиций *Pullino* потерпела 1 августа 1916 г. крушение на скалах острова Галиола, вблизи Фиуме; ее экипаж оказался вынужденным покинуть корабль. В свою очередь 2 августа подводная лодка *Salpa,* посланная разрушить артиллерийским обстрелом остатки *Pullino,* торпедировала неприятельский эскадренный миноносец *Magnet*, кормовая часть которого была разрушена взрывом.

Весной 1916 г. вступили в строй первые сверхбыстроходные торпедные катера (25 узлов, осадка 50 *см,* две самодвижущиеся торпеды), которые сделались ценным дополнением для патрульных сил. Некоторые из них ставили мины в самых входах в порты противника. В ночь с 1 на 2 ноября одному из них удается преодолеть бон у Фазана, при входе в Пола, с помощью миноносца *9-PN,* который был оборудован приспособлением, специально предназначенным, чтобы погрузить этот бон в воду; торпедный катер выпустил две торпеды в корабль, стоявший на якоре на рейде, и благополучно ушел. Торпеды не взорвались, но впечатление от этого случая в Италии было очень сильное.

* * *

После эвакуации Дураццо, база, которую итальянцы организовали в Валоне, была под угрозой нападения австрийских войск. Итальянцы организовали там обширный укрепленный лагерь, гарнизон которого в течение 1916 г. последовательно был доведен свыше чем до 100 000 человек; флот выделил для защиты этого лагеря от атак со стороны моря бригаду из четырех линейных кораблей типа *Regina Elena,* к которым вскоре были присоединены четыре броненосных крейсера, дивизион эскадренных миноносцев, миноносцы, подводные лодки, вспомогательные суда и авиационная станция. Кроме того, легкие силы Бриндизи обеспечивали почти ежедневно эскортированием многочисленные транспорты, которые доставляли снабжение в укрепленный лагерь.

Эта служба, служба противолодочных патрулей и дозоры на линии Отрантского барража оставляли мало свободных кораблей для набеговых операций в Адриатике. Состав легких сил, однако, увеличивался; в 1916 г. в итальянском флоте вошли в строй: крейсер, два эскадренных миноносца, двадцать девять миноносцев и двадцать подводных лодок. Наш отряд все время сохранял в своем составе двенадцать эскадренных миноносцев, но теперь все они были типа 800-тонных; эскадренные миноносцы в 400 и в 600 тонн не имели ни скорости хода, ни наступательной силы, соответствовавших тем операциям, которые предусматривались. Почти постоянное пребывание в море, при неблагоприятном климате, отражалось на личном составе и на состоянии материальной части. Неисправность кораблей часто имела место, а ремонтные средства, которыми располагали итальянцы в Таранто и в Бриндизи, были едва достаточны для текущего ремонта столь многочисленного флота. Благодаря инженеру флота Локу, который добился максимальной утилизации весьма ограниченных ресурсов плавучей мастерской *Marceau,* последняя оказалась в состоянии успешно выполнять и весьма трудные работы, например, временное исправление эскадренного миноносца *Cimeterre,* получившего тяжелые аварии в результате посадки на мель; тем не менее, наши корабли иногда бывали вынуждены отправляться для ремонта в Тулон или в Бизерту, а английские — на Мальту, что ослабляло состав сил, целиком поглощаемых текущей службой.

Противник, с своей стороны, имел по существу только одну цель — по мере возможности обеспечивать подводные лодки, преимущественно германские, которые направлялись в Средиземное море для операций против морской торговли союзников. Правда, время от времени появлялись сведения о намерении австрийского флота выслать в море свои линейные корабли, чтобы соединиться с турецкой эскадрой или с германским флотом, который должен был прорваться в Средиземное море; но это были возможности весьма мало вероятные, учитывая значительность тех сил, которые блокировали Дарданеллы и Северное море, и когда союзные адмиралы коснулись этих возможностей на конференции, состоявшейся на Мальте 2 марта 1916 г., они единогласно признали, что единственная новая мера, которую можно было бы провести, заключалась в приближении французского флота к Адриатике путем переноса его базирования на рейд Аргостолио. Эта мера была реализована во второй половине апреля.

К этому времени в Таранто пришел *Andrea Doria,* прибытие которого довело до шести число линейных кораблей, типа дредноут, 1-й итальянской эскадры; австрийцы имели их только четыре, но чтобы обеспечить еще более решительным образом превосходство союзников, итальянское адмиралтейство требовало, чтобы бригада из трех линейных кораблей типа *Danton,* постоянно находившаяся или в Аргостолио или на Корфу, была готова присоединиться к главным силам герцога Абруццкого в момент, когда последний признает это необходимым. Это предложение не было принято, ввиду неудобств, которые могло бы повлечь рассредото-

чение французских линейных кораблей; тем не менее, адмирал Дартиж де Фурнэ обещал, что по крайней мере одна из его дивизий будет всегда находиться на Корфу, чтобы быстрее оказать содействие, в случае выхода противника с большими силами. В действительности, австрийцы и не думали выходить в море с линейными кораблями. Они ограничивались только высылкой время от времени в море легких крейсеров и миноносцев, в поисках легких успехов. Их разведывательная служба была организована значительно лучше, чем у итальянцев, вследствие чего могли иметь место лишь редкие, совершенно случайные встречи между легкими силами обеих сторон. Поэтому случаи, заслуживающие быть отмеченными, относятся почти исключительно к области подводной войны.

Непрерывно поддерживаемое наблюдение за подходами к Бриндизи не смогло помешать противнику ставить перед портом минные заграждения; в начале марта на них погибли два английских траулера, а 16 марта *UC-12* сама взорвалась на одной из мин, поставленных ею вблизи входного фарватера порта.

С своей стороны, наши союзники ставили также много мин, как у берегов Албании, чтобы помешать австрийцам использовать албанские порты, так и у своих собственных побережий, чтобы сделать таковые более недоступными для кораблей противника; одновременно они устроили барражи перед Бари, Барлетта, Термоли, Ортоной, вокруг Валоны и в каналах Далматинского архипелага. Как итальянские, так и неприятельские мины [52] часто срывались с якорей и плавали по Адриатике, делая судоходство опасным; таким образом 17 мая погиб итальянский пароход *Stura,* экипаж которого был спасен *Faulx*.

18 марта, в 7 милях к юго-западу от Дураццо, подводная лодка *U-6* торпедировала *Renaudin,* который находился в патруле и шел 25-узловым ходом с двумя другими французскими эскадренными миноносцами и тремя итальянскими; корабль, получивший попадание в машинное отделение, был разорван на две части; *Commandant-Bory,* под командой лейтенанта Карель, уклонился от двух других торпед того же противника и, маневрируя с ловкостью и решимостью, смог спасти командира дивизиона капитана 2 ранга де Буазанже, его помощника, капитана 3 ранга итальянского флота де Робилант, и часть личного состава; однако, лейтенант Гарди, командир *Renaudin,* два офицера и сорок пять матросов погибли. В тот же вечер *Papin* отправился в крейсерство на место катастрофы, а капитан 1 ранга де Какерэй произвел с шестью эскадренными миноносцами разведку, которая все же не обнаружила противника.

В мае произошли новые изменения в высшем командовании итальянского флота; [53] вице-адмирал Каньи сделался главным командиром в Бриндизи, вице-адмирал Милло — главным командиром в Валоне, контр-адмирал Пини — командиром разведывательной дивизии; в сентябре последний был заменен контр-адмиралом Актон.

Усилия адмирала Каньи, с момента вступления в должность, сосредоточились на максимально активном использовании входивших в строй торпедных катеров. 7 июня, во время первой ночной операции, два из них, шедшие до албанского берега на буксире миноносцев и прикрываемые с моря дивизионом французских эскадренных миноносцев, торпедировали на рейде Дураццо австрийский пароход; 15-го числа, вследствие сообщения о происходящих, якобы, войсковых перевозках, эскадренные миноносцы были высланы в Сан Джиовани ди Медуа, однако никого там не встретили; 25-го числа, по обнаружении воздушной разведкой в Дураццо двух больших пароходов, два торпедных катера ходили ночью их торпедировать: один из пароходов был потоплен, а другой поврежден, несмотря на беглый огонь установленных на берегу батарей.

В свою очередь, австрийская подводная лодка *U-5* торпедировала 8 июня вблизи Лингетта транспорт *Principe Umberto,* на котором находилось 2800 итальянских солдат; 2000 из них утонули. 23-го числа австрийская подводная лодка *U-15* потопила в 20 милях к востоку от Отранто вспомогательный крейсер *Citta di Messina;* наш эскадренный миноносец *Fourche,* который его эскортировал, сбросил бомбы и считал, что ему удалось потопить лодку, потому что на поверхности воды появились масляные пятна; затем командир миноносца лейтенант Бинос де Помбарат организовал спасение погибавших. Однако, в то время как *Fourche* маневрировал среди обломков, он был, в свою очередь, разорван надвое взрывом другой торпеды и пошел ко дну менее чем через минуту. Только по истечении трех часов прибыла помощь из Бриндизи и Валоны; девятнадцать человек с *Fourche* погибли; остальные продержались на воде и были спасены.

В ближайшее после этого время союзники понесли и другие потери. 28 июня итальянский миноносец *Serpente* пошел ко дну в результате столкновения с *Citta di Bari;* 9 июля *Impetuoso* во время крейсерства в Отрантском проливе вместе с *Insidioso* был торпедирован подводной лодкой, причем погибла половина его экипажа; 14 июля итальянская подводная лодка *Balilla,* кончавшая свои испытания, была уничтожена у мыса Планка после жаркого ночного боя с несколькими австрийскими миноносцами, причем ее командир, капитан 3 ранга Фаринати, подобно нашему Морилло, нашел в этом бою геройскую смерть со всей своей командой. 15 июля на мине около Каттаро взорвалась английская подводная лодка *H-3.* Наконец, 2 августа большой линейный корабль *Leonardo da Vinci* пошел ко дну в порту Таранто, в результате возгорания в одном из его погребов, вызванного злоумышленником. Более двухсот человек, в том числе двадцать один офицер, погибли вместе с кораблем.

В этот же день дивизион эскадренных миноносцев в составе *Commandant-Bory, Bisson, Ardito* и *Impavido,* под командой капитана 2 ранга Фрошо, возвращался в Бриндизи с итальянским катером, произведшим атаку на приткнувшийся к мели в Дураццо пароход, который австрийцы использовали в качестве наблюдатель-

ного поста. Когда командир дивизиона узнал, что два неприятельских эскадренных миноносца (это были *Wildfang* и *Warasdiner)* обстреляли на рассвете Мольфетта, он взял курс на Меледа, чтобы отрезать им путь отступления. Адмирал Каньи выслал из Бриндизи *Nino Bixio* с тремя итальянскими эскадренными миноносцами, затем *Liverpool* с четырьмя французскими эскадренными миноносцами и, наконец, *Abba* и *Ardente* из флотилии Валоны, которые находились в море, эскортируя воздушную разведку, приняли участие в преследовании противника. *Commandant-Bory* и *Abba* открыли огонь на большой дистанции по австрийским кораблям, но *Aspern,* вышедший из Каттаро с двумя миноносцами на помощь, соединился с ними и прикрыл их ранее появления союзных крейсеров. Наши эскадренные миноносцы были вынуждены прекратить преследование в 15 милях от Каттаро. При возвращении они были безрезультатно атакованы подстерегавшей их подводной лодкой. Ввиду отсутствия в этот день союзной подводной лодки у Каттаро, противник вернулся в порт без потерь.

Немного спустя, 27 августа, Италия объявила войну Германии. Положение на Адриатическом море сделалось, таким образом, более определенным, и итальянские корабли получили с этого момента возможность вместе с союзными преследовать общего врага.

* * *

В течение 1916 г. разведывательная дивизия, базировавшаяся на Бриндизи, насчитывала в своем составе около двадцати подводных лодок: от шести до десяти итальянских, от восьми до двенадцати французских и от трех до пяти английских. Согласно инструкций морского министра главнокомандующему, число наших лодок на Адриатике было ограничено только потребностью, которая могла иметь место в них в других местах; морской министр адмирал Лаказ полагал, что их операции являлись особенно многообещающими именно на Адриатическом море.

Венеция без конца требовала подкреплений, и несколько подводных лодок трех держав были выделены туда в несколько приемов из Бриндизи; туда же была направлена большая часть из двадцати новых лодок, вошедших в строй в течение 1916 г. Вместе с тем напряженная служба лодок подвергала корабельный состав тяжелому испытанию; в особенности это относилось к кораблям, снабженным нефтяными двигателями, которые сами по себе не были вполне удачными; в результате невозможность их использования часто имела место. Наши паровые подводные лодки типа *Pluviôse,* более старые, но более надежные, лучше выносили тяжелые условия службы; несмотря на ограниченность их района действия в подводном состоянии, который лимитировал продолжительность их операций, на них лежала основная нагрузка в операциях этого года. При таких условиях число союзных лодок, находившихся в состоянии, допускающем их использование, падало иногда в Нижней Адриатике до шести или семи.

Они использовались для позиционной службы в разных пунктах: на подходах к итальянскому побережью, в Далматинском архипелаге и особенно в районе мыса Планка для операций на сообщениях между Каттаро и Себенико; в непосредственной близости от этих двух портов, перед Дринским заливом и в районе Дураццо. Гибель *Balilla* и *H-3* заставила прекратить эти операции, но по истечении шести недель они были возобновлены французскими лодками, по инициативе капитана 1 ранга де Какерэй. Командир нашего отряда добился также посылки подводных лодок в определенные районы в открытом море, в места, где, по его мнению, они имели более шансов встретить корабли противника при их переходах в ту и в другую сторону между Каттаро и Отрантским проливом.

Условия погоды и развертывание средств обороны противника делали эти операции исключительно трудными. Австрийцы организовали базу легких сил в Рагознице, около мыса Планка; расположили гидросамолеты в Дураццо и в Курцола, а сухопутные самолеты на мысе Лагги; поставили свои малые подводные лодки на позиции для борьбы с нашими. Приходилось держать блокаду очень близко от берега, и, не всплывая, вести непрерывное наблюдение. В летнее время частые штили и исключительная прозрачность воды облегчали задачу сторожевых кораблей и самолетов; последние видели подводные лодки в погруженном состоянии, как если бы они были на поверхности, и определяли даже их национальную принадлежность по расположению торпедных аппаратов. Риск от мин — неприятельских и своих — являлся не менее значительным; мины щедро расставлены вдоль всего побережья, а корабли, которые можно атаковать, выходят только ночью. Кроме того, жестокие течения в районе мыса Планка, песчаные банки, которые продолжают берега Албании, создавали дополнительные опасности сверх вышеперечисленных.

Одна из атак, произведенных в этом районе, явилась результатом неприятного недоразумения: *Ampère* торпедировала госпитальное судно *Elektra,* опознательные знаки которого были плохо различимы; зато *Archimède* там же 5 апреля потопила транспорт, эскортировавшийся тремя миноносцами, которые ее преследовали, безрезультатно бросая бомбы. 4 мая *Bernouilli,* под командой лейтенанта Рэнэ Одри, заметила, перед входом в Каттаро, два эскадренных миноносца и торпедировала один из них на дистанции в 200 *м,* это был *Czepel,* корма которого оказалась разрушенной, причем 13 человек было убито и 6 ранено; *Bernouilli* была атакована другим эскадренным миноносцем и погрузилась на большую глубину (море было совершенно спокойно и прозрачность воды была исключительной); минут сорок спустя она снова поднялась и выпустила вторую торпеду, которая прошла мимо цели.

9 мая *Archimède* потопила еще транспорт в каналах Далматинских островов, вблизи острова Меледа, куда она рискнула глубоко проникнуть. *Atalante, Artémis, Le Verrier* и *Gay-Lussac* выпустили торпеды по неприятельским миноносцам и подводным лодкам, которым удалось от них уклониться. *Gay-Lussac,* а затем

*Cugnot,* буксировавшиеся в подводном состоянии английскими траулерами *Taits* и *Tea Rose,* находились в противолодочном крейсерстве в Отрантском проливе; там они обнаружили несколько неприятельских подводных лодок, но атаковать их не смогли. Английские подводные лодки производили безрезультатные атаки подводных лодок и транспортов.

Деятельность противника, в свою очередь, выразилась в усилении наблюдения за подступами к угрожаемым пунктам. *Ampère* подверглась перед Рагузой воздушной атаке, но вернулась без повреждений; миноносцы атаковали *Atalante;* у мыса Планка *Le Verrier,* под командой лейтенанта Мак Грат, 26 июня дралась в течение четырех часов с удивительным упорством с несколькими сторожевыми кораблями, выпустив три торпеды, которые прошли под килем противника; сама же она подверглась только легким авариям; *Gay-Lussac* несколько часов преследовалась в Дринском заливе тремя миноносцами, от которых ей удалось все же скрыться; неприятельские подводные лодки безрезультатно выпустили торпеды по *Faraday* и *Artémis.* Однако, кроме гибели *H-3* и *Balilla,* о которых уже было сказано, нам пришлось сожалеть и о гибели *Foucault.*

15 сентября, находясь в позиционном положении, в 10 милях от Каттаро, при отличной погоде и совершенно спокойном море, она вдруг почувствовала несколько взрывов; один из них был очень сильным: это были бомбы самолета, который благодаря значительной прозрачности воды заметил ее корпус, не будучи сам обнаружен вахтенным офицером лодки.

Подводная лодка не пострадала бы, если бы, в результате проникновения во внутрь воды от взрыва, в электропроводке не произошло короткого замыкания, которое вызвало прекращение электрического освещения и начало пожара.

Тотчас после взрывов командир лодки, лейтенант Девэн, приказал погружаться, и лодка ушла до 75 *м;* однако ее корпус выдержал давление; выполненные с величайшим хладнокровием маневры заставили лодку подняться на глубину 25 *м.* В течение получаса личный состав бился над тем, чтобы потушить пожар, прекратить доступ воды и пустить в ход моторы; однако, все усилия в этом направлении оказались тщетными, и командир, видя бесполезность дальнейших усилий, поднял *Foucault* на поверхность.

Над лодкой оказалось уже три самолета, летавших на небольшой высоте и сбрасывавших новые бомбы, которые падали вблизи; однако пулеметы, установленные на ее палубе, заставили их удалиться. Тем не менее, лодка уже не имела возможности передвигаться. Командир отдал приказание взорвать корабль, выпустить голубей, которые впрочем в Бриндизи не вернулись, открыть доступ воды в лодку и ее покинуть. Сам он покинул ее последним; лодка же взорвалась и пошла ко дну. Личный состав был подобран австрийцами и доставлен на миноносце в Каттаро, где моряки *Sankt Georg,* почти все триестинцы или далматинцы, оказали им весьма сердечный прием.

Таким образом итог операций союзных подводных лодок в Нижней Адриатике за 1916 г. выразился тремя успешными операциями *Archimède* и *Bernouilli* и потерей трех лодок. Но, хотя многочисленные атаки наших подводных лодок были неудачны, все же, в результате, их операции сделали выходы неприятельских кораблей в море весьма редкими. Кроме того, они в значительной мере содействовали обеспечению безопасности Валоны. Наконец, наши подводные лодки выполнили, вместе с итальянскими торпедными катерами, ряд активных операций, весьма опасных для больших надводных кораблей. Во время этих операций они сами подвергались значительному риску; своеобразные условия, в которых им приходилось оперировать, были крайне трудными по сравнению с операциями германских подводных лодок на Средиземном море и более трудными, по оценке офицеров английских подводных лодок, чем операции в Мраморном море.

На конференции, которая имела место на Мальте в марте 1916 г., вопрос об Отрантском барраже был подробно разобран. Союзные адмиралы пришли к заключению, что этот барраж должен простираться в глубину примерно на 80 миль, чтобы подводные лодки, вынужденные его проходить в подводном положении, истощали бы энергию своих аккумуляторов и оказывались вынужденными затем продолжать свой путь в надводном положении, становясь легкой добычей сторожевых кораблей. Но для этого необходимо было значительно увеличить число последних, между тем ни один из союзников не располагал необходимыми ресурсами.

Впрочем, на этом отрезке времени, в связи с вооружением торговых судов, лучшей организацией охраны морских путей и, в особенности, с временным выходом из строя нескольких неприятельских подводных лодок, потери союзников на Средиземном море сократились; за первые четыре месяца 1916 г. средняя месячная цифра потопленного тоннажа не превышала 25 000 тонн. Однако уже в июне месяце цифра потерь поднялась до 85 000 тонн и держалась на уровне свыше 100 000 в течение шести следующих месяцев, достигнув даже 170 000 в ноябре.[54] В то же время число германских подводных лодок, базирующихся на Пола, с шести в конце 1915 г. поднялось до двенадцати в середине 1916 г. и до двадцати трех к 31 декабря того же года. Около десяти австрийских подводных лодок, нередко укомплектованных германским личным составом, часто и на длительное время покидали Адриатическое море: так *Curie,* превращенная в *U-14,* совершила 27-дневное крейсерство в Ионическом море.

Отрантский барраж, несмотря на его несовершенство, все же нанес противнику некоторые потери. 13 мая 1916 г. *U-6,* которая в свое время потопила *Renaudin,* попав в сети, была вынуждена подняться на поверхность и затем была уничтожена артиллерийским огнем английских дрифтеров, взявших в плен ее экипаж. *UB-44* была потоплена 30 июля при помощи противолодочных бомб. Две другие, в июле и в августе, не смогли выпутаться из сетей и были пущены бомбами ко дну; названия их не были уста-

новлены. На каждый из этих инцидентов противник отвечал ночной атакой: 1 июня два австрийских миноносца артиллерийским огнем потопили один дрифтер; 12-го числа подводная лодка в полупогруженном состоянии выпустила торпеду в другой, но не попала и подверглась преследованию итальянского контр-миноносца *Astore;* 9 июля *Novara* потопила два дрифтера, взяла в плен девять английских моряков и удалилась до появления итальянских миноносцев; 26 августа три самолета сбросили бомбы, которыми потопили еще один дрифтер.

В июне 24 новых английских дрифтера усилили флотилию; в августе, для содействия им, из Англии прибыли несколько моторных катеров, вооруженных пушками и бомбами. Однако, прикрытие дрифтеров, несмотря на это, оставалось совершенно необеспеченным, и адмирал Керр, командовавший английскими морскими силами, после безуспешных просьб, обращенных к адмиралтейству о присылке эскадренных миноносцев, решил отнести барраж назад, с параллели Отранто на линию Леука — Фано, чтобы удалить его от противника. Командир, которому непосредственно подчинялся барраж, с этого времени имел штаб в Галлиполи, — вдали от района операций своих кораблей. Что касается союзных эскадренных миноносцев, то они, более чем когда-либо, были загружены эскортированием: помимо обеспечения весьма оживленного сообщения между Бриндизи и Валоной, нужно было эскортировать транспорты, перевозившие итальянский экспедиционный корпус в Салоники; кроме того, наши союзники овладели Порто Палермо и Санти Каранта — новые потоки судоходства установились между этими портами и итальянским берегом. Этим обстоятельством воспользовались подводные лодки противника. Транспорты *Stompalia* и *Poldecera* и нефтеналивное судно *Marequita* были торпедированы, несмотря на эскортировавшие их эскадренные миноносцы. В ночь с 16 на 17 октября итальянский эскадренный миноносец *Nembo,* эскортировавший из Валоны в Санти Каранта транспорт *Bormida,* был торпедирован и пущен ко дну *U-16* перед Порто Палермо; сорок человек из состава его экипажа, в том числе и командир, так же как восемьдесят моряков *Bormida,* начавших бросаться в море, погибли. Однако на палубе *Nembo* находились противолодочные бомбы, которые были поставлены на взрыв при достижении определенной глубины; когда он погружался и достиг соответствующей глубины, последовал взрыв, который вызвал у оставшейся поблизости *U-16* течь, заставившую личный состав эвакуировать лодку. Последний спасся на шлюпке, брошенной транспортом, и добрался до берега; однако спасшиеся с *Nembo,* которые отказались вместе с противником воспользоваться шлюпкой, ранее их достигли берега вплавь и подняли тревогу; все немцы были захвачены в плен.

Офицеры *U-16* на допросе заявили — как это сделали и их товарищи с *U-6,* — что проход Отрантским проливом являлся «немного изматывающим» для командиров подводных лодок, но не представлявшим серьезных затруднений. Часто, впрочем, они его проходили без каких бы то ни было помех. Однажды ночью *No-*

*vara* и три миноносца, пришедшие из Каттаро с целью атаковать дрифтеры, буксировавшие сети, не встретили ни одного из них на всем протяжении пролива. Часто, когда подводная лодка в подводном состоянии попадала в сети, отсутствие хорошо вооруженных кораблей не давало возможности завершить это начало успеха, и противник выпутывался без большого труда.

К деятельности сторожевых кораблей присоединялась и деятельность воздушных сил. С лета наши гидросамолеты из Корфу расширили зону наблюдения до Отрантского пролива и атаковали несколько подводных лодок. С 20 сентября по 20 октября они произвели не менее девяноста двух перелетов через Адриатику. В частности, они приняли участие в предпринятой 8 октября попытке задержать *U-35,* возвращавшуюся в Пола после успешного крейсерства в западной части Средиземного моря; попаданий в нее они не могли добиться, а один из них был сбит лодкой. На этот раз были развернуты и значительные морские силы: подводные лодки, траулеры, малые и большие миноносцы (последние только днем, потому что итальянское командование не желало их подвергать риску возможных ночных сюрпризов). Однако связь между отдельными звеньями этой западни была несовершенна, и противник прошел без помех.

В конце октября в Таранто, под председательством герцога Абруццкого, состоялась конференция, и контр-адмирал Фату, командующий всеми патрулями Средиземноморского театра, доложил на ней новый проект организации, который был принят в его основных моментах.

Было решено, что дрифтеры будут держаться в зоне глубиною в пятнадцать миль, имеющей осью параллель Отранто; английские моторные катера, недостаточно мореходные, чтобы на них можно было бы рассчитывать на средине Адриатики в свежую погоду, должны были днем наблюдать за берегом между Отранто и Леука. К северу итальянцы выставляли 22 из 58 купленных ими для противолодочных патрулей траулеров и 18 миноносцев по 200 тонн; они не находили возможным использовать здесь эскадренные миноносцы, считая последние необходимыми для операций против австрийского флота, если бы таковой вышел в море. К югу, во французской зоне, моторные катера, траулеры, миноносцы и канонерские лодки бригады патрулей Ионического моря должны были нести охрану настолько регулярно, насколько это позволили бы их тяжелые задачи эскортирования и патрулирования. Эта организация должна была быть дополнена наблюдательными постами в Отранто и в Сазено, радиопеленгаторными станциями на обоих берегах пролива, позициями подводных лодок в зонах, которыми противник чаще всего пользовался для прохода пролива, постановкой минных заграждений вблизи побережий и постоянной, когда возможность ее не исключается погодой, воздушной разведкой самолетами: итальянцы должны были иметь в Бриндизи 22 аппарата и в Валоне 16, а наша авиационная станция на Корфу обладала 30-ю аппаратами.

В общем, барраж простирался в глубину на 60 миль, но плотность его была весьма незначительной, потому что корабли, входившие в его состав, были распределены в ширину на 45 миль. Кроме того, наличие единиц, принадлежавших трем различным нациям, затрудняло организацию командования, распределенного между итальянским капитаном 1 ранга на севере, английским адмиралом в центре (причем оба подчинялись итальянскому главнокомандующему) и на юге — французским капитаном 1 ранга, подчиненным главнокомандующему наших морских сил. Последний, представляя министру рапорт, в котором адмирал Фату отдавал отчет о результатах конференции, писал: «эти три офицера будут без связи и можно бояться, что, несмотря на величайшее стремление к согласию, их усилиям и их действиям будет недоставать координации, которая может быть обеспечена только единством руководства». [55]

Неприятельские подводные лодки продолжали проходить через пролив.

* * *

Конец 1916 г. был отмечен на Адриатическом морском театре только ограниченным числом событий. «Уже несколько недель, — писал командир французского отряда в рапорте от 1 декабря, — война, так сказать, прекратилась на Нижней Адриатике. До последнего времени, хотя отдельные моменты и напоминали нам время от времени, что мы находимся едва в 100 милях от противника, однако в минувшие полмесяца я не имею даже намека на операцию, о которой я мог бы донести».

Активность легких сил в Бриндизи развертывалась почти исключительно в рамках обеспечения сообщений с побережьем Албании.

Переход английского монитора *Earl of Peterborough,* который направлялся в Венецию для содействия в операциях итальянской армии, явился причиной для развертывания сил в крупном масштабе: дивизион миноносцев производил разведку пути перед его проходом; подводные лодки прикрывали его со стороны открытого моря; другие наблюдали за выходом из Каттаро; крейсера и эскадренные миноносцы его непосредственно эскортировали. Переход совершился благополучно.

Операция итальянских торпедных катеров, отважно проведенная лейтенантом Пагано, оканчивается потоплением 4 ноября в Дураццо австрийского парохода.

В ночь на 11 декабря линейный корабль *Regina Margherita,* выходя из Валоны, коснулся двух мин, сорванных, в результате свежей погоды, из барража, и тотчас пошел ко дну: пятнадцать офицеров и большая часть команды погибли.

17 декабря подводная лодка попалась в сети отрантских траулеров и по всей вероятности погибла: это заставляло ждать оживления деятельности противника.

В самом деле, в 21 ч. 30 м. 22 декабря эскадренные миноносцы *Scharfschütze, Reka* и *Dinara,* пришедшие из Каттаро, вне-

запно атаковали дрифтеры; последние энергично защищались. В этот момент шесть французских эскадренных миноносцев *Casque, Protet, Commandant Rivière, Commandant-Bory, Dehorter* и *Boutefeu,* направляясь из Бриндизи в Таранто, чтобы обеспечить на следующий день эскортирование транспортов, огибали мыс Отранто и заметили на SSO отблески пушечных выстрелов. Командир соединения, де Буазанже, тотчас приказал следовать его движениям, увеличил ход и взял курс к месту боя. Но *Protet,* который шел за ним в кильватер, ничего не видя, остался позади; *Commandant Rivière,* с капитаном 2 ранга Ле Сорт, последовал за *Casque;* остальные корабли быстро потеряли их из виду. В результате, *Casque* и *Commandant Rivière* ввязались одни в бой на близкой дистанции; *Commandant Rivière* уклонился от торпеды, но получил несколько снарядов, один из которых, попав в кормовой котел, тотчас вывел его из строя.

Австрийцы стали полным ходом удаляться в Каттаро. *Casque,* полагавший, что за ним следует его дивизион, бросился преследовать австрийцев и мало-помалу сблизился с ними. Очутившись совсем рядом с противником, он уклонился от выпущенной в него торпеды и в свою очередь выпустил торпеду, которая прошла мимо цели; затем он стал маневрировать, чтобы сцепиться с неприятельским кораблем на абордаж. *Casque* был уже близок к успеху, как вдруг, в 23 часа, снаряд разорвался в его передней кочегарке; машинисты и кочегары немедленно изолировали получивший аварию котел; *Casque* оказался в состоянии продолжать преследование до высоты мыса Рондони; но его скорость была снижена до 23 узлов, и поэтому австрийцы ушли от преследования. Видя себя в одиночестве, *Casque* оказался вынужденным возвратиться.

В течение этого времени, *Commandant-Bory,* обогнав *Protet,* тщетно пытался присоединиться к командиру соединения; находясь в зоне обстрела и не видя, откуда стреляют, он направился к еле видимым силуэтам и нашел *Protet* в сопровождении *Dehorter* и *Boutefeu;* соединившись, они стали искать *Casque* и пошли в направлении вспышек на севере, но было уже слишком поздно.

Сигнал тревоги, данный *Casque* в 21 ч. 45 м., был принят в Бриндизи только час спустя.

Получив этот сигнал, адмирал Актон выслал в подкрепление дивизион итальянских эскадренных миноносцев с *Abba* во главе, затем *Gloucester,* сопровождаемый двумя другими эскадренными миноносцами. Они направились к Каттаро. Их соединение с французским отрядом произошло в 2 ч. 15 м. на полпути между мысом Мендерс и Бриндизи. При этом *Abba* на 31-узловом ходу столкнулся с *Casque,* а затем с *Boutefeu. Commandant-Bory* взял *Casque* на буксир; три потерпевших аварии корабля, под эскортом остальных, прибыли утром в Бриндизи, встретив в 15 милях от порта неприятельскую подводную лодку, атаки которой не были допущены миноносцами и самолетами, сбрасывавшими бомбы.

Наши корабли имели двух убитых, одного пропавшего без вести и одного тяжело раненного; противник получил незначительные повреждения и потерял одного человека. Мы упустили

великолепный случай, так как наши силы были несравнимо более значительными, чем силы австрийцев. Правда, руководство нашими кораблями затруднялось их численностью. Это было первое ночное столкновение между быстроходными кораблями на Адриатическом море, и в этом случае опять выгода была на стороне нападавшего, трудности — на стороне оборонявшегося.

---

*Глава двенадцатая*

## В ОТРАНТСКОМ ПРОЛИВЕ

(январь — июнь 1917 г.)

**Лондонская конференция. Конференция на Корфу. Дело 15 мая 1917 г. Его последствия**

Потери в результате подводной войны на Средиземном море несколько уменьшились, по сравнению с их максимумом в ноябре 1916 г. (125 000 *т* в декабре 1916 г., 70 000 *т* — в январе 1917 г.). Они оставались, однако, достаточно значительными для того, чтобы беспокоить союзные правительства, и в особенности тогда, когда Салоникская экспедиция и затруднения во взаимоотношениях с Грецией вызывали значительное оживление сообщений между западным и восточным бассейнами Средиземного моря. Четыре миллиона тонн торговых судов исчезли после возникновения войны, причем 2 300 000 — в 1916 г., между тем в то время, как число судов уменьшалось, потребность в них продолжала возрастать. Было известно, кроме того, что противник подготовлял еще более решительное наступление на судоходство союзников. Он каждую неделю вводил в строй три новых подводных лодки и уже анонсировал подводную войну «без ограничений», которая официально должна была начаться с 1 февраля 1917 г. При таких условиях состоялась конференция, собранная 23 и 24 января, по инициативе британского правительства, в Лондоне — о лучших способах использования, в общих интересах, имеющегося в распоряжении тоннажа, о замене потопленных судов и о более действительной борьбе против подводных лодок, в особенности на Средиземном море.

Для того, чтобы укомплектовать новые сторожевые корабли, которые они строили, англичане имели необходимость в офицерах и командах: они настаивали на возвращении, в целях разоружения, четырех линейных кораблей типа *Queen,* которые находились в Таранто с мая месяца 1915 г. Значение этих кораблей весьма уменьшилось в результате усиления французской и итальянской эскадр: действительно, союзники располагали на Адриатическом море и у входа в него двенадцатью дредноутами (семь французских и пять итальянских) против четырех. Итальянцы согласились на предложенные мероприятия, при условии, что французская эскадра все время будет находиться на Корфу, как это было обещано адмиралом Лаказом. В то же время был затронут деликат-

ный вопрос о командовании и было решено, что если обстоятельства сделают необходимым введение большей части французского флота в Адриатику, его главнокомандующий будет осуществлять верховное командование.

Что касается действительного сотрудничества обоих флотов при совместных операциях, то итальянский морской министр адмирал Корси заявил, что оно является обеспеченным в самой полной мере, хотя в предшествующем декабре контакт был ограничен пребыванием 1-й итальянской эскадры на рейде Корфу, и притом для учебно-боевой подготовки, проведенной самостоятельно.

Впрочем, невозможность выхода австрийских линейных кораблей вызывала опасения союзников. Итальянцы стремились не допустить попыток противника, нацеленных против их побережья, и настаивали, чтобы британский флот, взамен линейных кораблей, которые он удалял с Адриатического театра, дал бы им легкие корабли, чтобы участвовать в обеспечении их побережий: если бы необходимость такого подкрепления не была принята во внимание, заявил адмирал Корси, это тяжело скомпрометировало бы исход войны. Англичане могли только обещать эскадренные миноносцы в тот момент, когда они будут их иметь в распоряжении.

Большая активная операция союзников на Адриатике всеми рассматривалась как невозможная: «Что можно сделать на Адриатическом театре?» спросил адмирал де Бон, начальник нашего морского генерального штаба. — «Ничего», ответил адмирал Джеллико и прибавил: «Там нельзя ничего предпринять до того момента, когда мы будем иметь больше эскадренных миноносцев, потому что, как мы все с этим согласны, было бы неблагоразумно посылать туда линейные корабли, при отсутствии более значительного числа эскадренных миноносцев». Но все были согласны и с необходимостью энергично проводимых второстепенных операций: постановки минных заграждений, производства воздушных бомбардировок и операций подводных лодок у неприятельских берегов.

Наконец, было решено, что коммодор Хенеаж, командующий британскими силами Отрантского барража, оставаясь в подчинении итальянского главнокомандующего, должен был командовать всеми союзными кораблями, используемыми для прикрытия дрифтеров, буксирующих сети, и что эти корабли должны были быть в такой мере многочисленны, в какой это позволяла обстановка. Коммодор имел, впрочем, право требовать содействия и других находящихся вблизи в состоянии готовности сил, если их содействие являлось необходимым.

Однако не подлежало сомнению, что эти меры не являлись достаточными до тех пор, пока отсутствовала возможность выделить весьма большое число кораблей для охраны пролива. И сотни сторожевых кораблей, которые являлись необходимыми, не могли быть получены в других районах, где все жаловались на недостаточность сил. Таким образом, к началу 1917 г. начала выявляться идея постоянного барража, более легкого для наблюдения и составляющего постоянное препятствие на всей ширине пролива.

Трудности такого предприятия являлись очевидными. Чтобы закрыть залив в 70 *км* шириною, требовалось огромное количество сетей, канатов, якорей, буев, материалов, которые требовали специального изготовления, в то время как промышленность всех стран была уже чрезмерно загружена военными заказами. Можно ли было впрочем обеспечить сохранение барража в условиях штормовых погод? Опыт, проведенный в 1915 г. в Па де Кале, не удался, хотя глубины там были много меньшими, ширина — также в два раза меньшая, а штормы хотя быть может и более частые, но менее значительные. Между тем эта мера являлась единственным средством для достижения цели.

Капитан 3 ранга французского флота де Куийяк, который изобрел систему сетевого с минами заграждения для закрытия рейдов, на которых находились линейные эскадры, продумал вопрос о применении этого изобретения к Отрантскому проливу и представил законченный план такого заграждения морскому министру, который весьма сочувственно отнесся к этому проекту. Но так как вопрос шел об итальянской зоне, де Куийяк был командирован с поручением представить свой проект нашим союзникам. Прибыв туда, он, к своему удивлению, нашел там элементы постоянного барража для больших глубин, изготовленные для испытания по проекту морского префекта адмирала Серри. Оба проекта имели некоторые общие моменты и много различий. После совместного изучения, итальянские офицеры и де Куийяк пришли к согласию, остановившись на проекте, который соединял преимущества обеих систем и который адмиралтейства Рима и Парижа одобрили в принципе к марту месяцу 1917 г. Оставалось только его реализовать.

* * *

Немного времени спустя после Лондонской конференции, новая кампания прессы, направленная против морского министра Италии контр-адмирала Корси, повела к отставке герцога Абруццкого, который был замещен на посту главнокомандующего адмиралом ди Ревель. Последний, одновременно, снова вступил в исполнение должности начальника морского генерального штаба, которую он покинул за шестнадцать месяцев до того, и хотя его флаг был поднят на старом крейсере *Elba,* он должен был обычно находиться в Риме, откуда и осуществлять свое руководство обоими театрами операций на севере и на юге. Для Нижней Адриатики он имел в Таранто делегата, вице-адмирала Кутинелли, которому были подчинены три контр-адмирала Бриндизи, не зависевшие один от другого (командир разведывательной дивизии, командир бригады броненосных крейсеров и командир охраны водного района), так же как и контр-адмирал, командующий морскими силами в Валоне. Эта сложная организация была мало приспособлена к активным операциям.[56] Приказ адмирала ди Ревель приглашал его подчиненных «к самоотречению и к выдержке» и уточнял, с другой стороны, что у всех, на данном этапе, законное желание сражаться должно уступить перед необходимостью сохранения материальной

части флота до дня, когда от него потребуется сделать величайшее усилие для достижения победы.

К тому же времени (8 февраля 1917 г.), адмирал Антон Гаус, командовавший австро-венгерским флотом, умер в Пола; ему наследовал адмирал Ньегован. Последний не в большей степени, чем его предшественник, думал о выходе линейных эскадр, слабость которых обрекала их на уничтожение; но, под его командованием, активность легких сил возросла, и они оказывали более систематическое содействие подводной войне, чего, впрочем, настоятельно добивался морской генеральный штаб в Берлине.

В течение первых четырех месяцев 1917 г. в Адриатику прибыли восемь новых германских подводных лодок; в то же время потери союзников на Средиземном море с 80 000 *т* в месяц, в среднем, для первой трети года, дошли в апреле до 210 000 *т*, максимальной цифры за время войны.

В Отрантском проливе число дрифтеров было доведено до 112, из которых 64 постоянно находились в море, распределенные между параллелями Отранто и Санта Мария ди Леука. Но они были еще так разбросаны, что подводные лодки проходили между ними, часто даже в надводном положении. Проход, который до этого времени оставляли свободным, вдоль итальянского берега, теперь преграждала постоянная сеть, которую охраняли английские моторные катера; *UC-24* задела эту сеть, глубиной 52 *м*, но не была ею остановлена. Во второй половине апреля дрифтеры часто сбрасывали бомбы на подводные лодки; *Plough Boy* выражал уверенность в том, что 29 апреля он уничтожил одну лодку; возможно, что это была австрийская подводная лодка *U-30*, отправившаяся 29 марта в крейсерство и не вернувшаяся в свою базу. Но чаще всего форсирование пролива, которое почти всегда, из предосторожности, выполнялось ночью, протекало без инцидентов: *UC-22*, возвращаясь 8 апреля, издали видела несколько дрифтеров; 11-го числа *UC-38* видела их на линии Фано — Леука; 15-го числа *UC-25* встретила только один моторный катер; 18-го и 19-го числа в штормовую погоду *UC-35* и *U-29* нашли проход совершенно свободным; 24-го числа *U-37* прошла в надводном положении среди дрифтеров, не обративших на нее внимания; 8 мая днем *U-38* проложила себе путь артиллерийским огнем. Эти примеры можно было бы умножить.

Союзные адмиралтейства, хотя и не располагавшие в то время столь точными сведениями, не могли тем не менее не сознавать слабости Отрантского барража, осуществляемого одними дрифтерами. На конференции, происходившей с 28 апреля по 1 мая в Корфу, на борту линейного корабля *Provence*, под председательством вице-адмирала Гошэ, делегаты трех заинтересованных флотов после обсуждения вопросов, относящихся до безопасности конвоев на Средиземном море, рассмотрели средства для того, чтобы, если не исключить возможность, то по крайней мере затруднить проход подводных лодок через пролив.

Контр-адмирал Керр, командир английской адриатической бригады, высказал мнение, что барраж должен быть установлен в две

линии, усиленные многочисленными сторожевыми кораблями и подводными лодками, обеспечиваемыми с севера эскадренными миноносцами и наблюдаемыми самолетами; кроме того он требовал установки в проливе двух линий гидрофонов. Но так как при имевшихся условиях все это не являлось осуществимым, по его мнению, было бы предпочтительным уничтожить барраж вообще и использовать корабли, которые использовались здесь с ничтожной пользой, для усиления, хотя бы в виде опыта, сторожевой службы.

Это предложение было отклонено пятью голосами против трех. Участники конференции считали, что дрифтеры были еще слабее траулеров, которые в свою очередь являлись весьма посредственными сторожевыми кораблями и оказались бы для эскортов усилением совершенно ничтожным. Что же касается укрепления тех сил, которые охраняли вход в Адриатическое море, то они не считали возможным его требовать, будучи осведомленными о тех затруднениях, с которыми приходилось иметь дело союзным флотам на всех морях.

В то же время, присоединяясь к мнению контр-адмирала Марцоло, помощника начальника итальянского морского генерального штаба, конференция единогласно пришла к выводу и выразила пожелание об ускорении всеми возможными мерами установки постоянного барража, для которого итальянское правительство заказало в Великобритании необходимую материальную часть, изготовление которой требовало известного времени. Адмиралтейства должны использовать для этой цели все средства, которыми располагали союзные страны, и неотложно приступить к созданию барража, используя при этом неизменно те улучшения, которые опыт помог бы найти. И только тогда, когда он будет закончен, окажется возможным судить о допустимости сокращения числа кораблей, которые здесь используются; возможно, однако, что их число понадобится скорее увеличить. Постоянный барраж должен был быть установлен между островом Фано и пунктом, который надлежало выбрать к северу от Леука.

Конференция рекомендовала вместе с тем использование союзных подводных лодок против неприятельских лодок, в частности, в районе Сазено, где последние проходили очень часто. Она, наконец, настойчиво рекомендовала рейды самолетов, выполняемые, как можно чаще, на базы подводных лодок и на торпедные заводы (Каттаро, Фиуме, Пола и т. д.).

* * *

В письме командующего французским отрядом Адриатического моря морскому министру были ясно изложены основания, которые заставляли ожидать неприятельского удара по кораблям барража. «Барраж, — писал он, — угрожает проходу подводных лодок, которые являются единственным средством центральных держав для ударов по нашим путям сообщения. В то же время мы сокращаем этот путь сообщения» (в самом деле, с конца 1916 г. перевозки для французской восточной армии производились по железной дороге до Таранто и морем от Таранто до Салоник), «и мы произ-

водим перевозки даже в зоне, где находится организация, имеющая задачей преградить путь подводным лодкам. Более того, эта зона находится в пределах радиуса действий неприятельских надводных кораблей. При таких условиях противник должен оспаривать у нас контроль над данным водным районом».

В самом деле, с момента своего вступления в командование, адмирал Ньегован начал подготовлять атаку кораблей, охранявших пролив. 11 марта четыре эскадренных миноносца вышли на разведку пути Валона — Бриндизи; *Gorgone* их встретила ночью, но не могла торпедировать. 21 апреля миноносцы сопровождали воздушную разведку к северу от Бриндизи и, возвращаясь в Дураццо на следующую ночь, потопили итальянский пароход *Japiglia* в 15 милях от мыса Линьетта. 25 апреля и 5 мая *Czepel, Tatra* и *Balaton* дошли вплоть до Санта Мария ди Леука, но никого на своем пути не встретили. С этого времени, однако, барраж оказался усиленным: *UC-27, UC-67* и *UC-74* были вынуждены погрузиться, чтобы избегнуть моторных катеров; *U-35* и *U-43* прошли две или три линии дрифтеров с их сетями; *UC-37* была атакована эскадренным миноносцем, *U-17* — самолетом.

Адмирал Ньегован решил попробовать операцию крупного масштаба (схема 3). 14 мая, после полудня, он выслал *U-4* в район Валоны, *UC-25* — к Бриндизи, где она должна выставить минное заграждение, и *U-27* — на линию Бриндизи — Остро. Затем, в 20 часов, он отправил в море крейсера *Novara, Saïda* и *Helgoland,* с эскадренными миноносцами *Czepel* и *Balaton,* под командой капитана 1 ранга Хорти.

В этот же час малый крейсер *Mirabello* и эскадренные миноносцы *Commandant Rivière, Bisson, Boutefeu* и *Cimeterre* покинули Бриндизи для патрулирования в Отрантском проливе; однако, *Boutefeu,* у которого лопнул штуртрос, был вынужден к полуночи вернуться в Бриндизи для его исправления. Остальные продолжали свое патрулирование в кильватерной колонне, 20-узловым ходом, к северу от линии дрифтеров, чтобы свернуть затем к северу вдоль албанского берега. Французская подводная лодка *Bernouilli* находилась на позиции к северу от параллели Дураццо, итальянская подводная лодка *F-10* — к югу от Каттаро. Эти меры были приняты в предвидении возможного набега, и франко-итальянский дивизион имел назначением отрезать в этом случае противника на его обратном пути.

Оба дивизиона разошлись ночью на дистанции в несколько миль, не обнаружив друг друга. Оба шли, естественно, без огней; радиопереговоры были максимально ограничены. В то время как союзный дивизион удалялся к востоку, австрийцы приближались к линии Фано — Леука. Светила луна, и море было совершенно спокойно.

Около 3 часов *Czepel* и *Balaton,* находившиеся к востоку от крейсеров, заметили на высоте Линьетты конвой торговых судов, идущих по направлению к Валоне; это были итальянские пароходы *Carroccio, Verita* и *Bersagliere,* эскортируемые миноносцем *Borea,* вышедшие накануне вечером из Галлиполи и пересекавшие

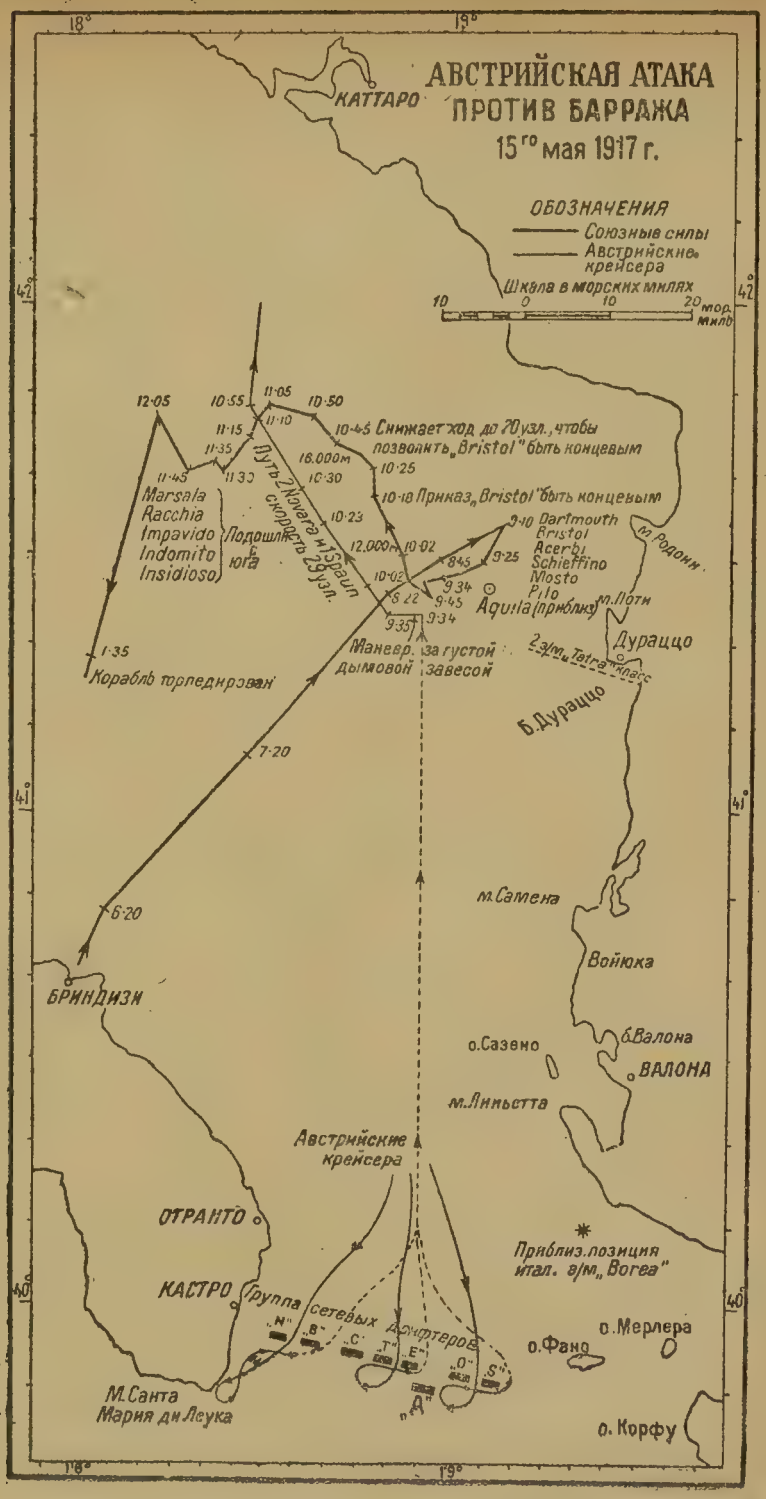


Схема 3. (Заимствована из книги Usborne „Smoke on the horizon". London, 1933.)

Адриатику 6½-узловым ходом. Эскадренные миноносцы тотчас атаковали их торпедами и артиллерийским огнем на дистанции в 1000 *м. Borea* и *Carroccio* были потоплены; два других получили аварии и, оставленные командами, стали дрейфовать. Из 184 человек команды четырех судов 16 было убито, 21 ранен, остальные через короткий промежуток времени подобраны буксирами, пришедшими из Валоны.

В течение этого же времени крейсера, которые продолжали итти тем же курсом, внезапно напали на две группы дрифтеров, в 20 милях к востоку от Санта Мария ди Леука. Они действовали вполне методично, переходя от одного судна к другому, приказывая команде оставить судно, а затем принимая ее на борт; суда топили двумя или тремя пушечными выстрелами. Некоторые, однако, несмотря на несоразмерность их вооружения, с большим мужеством оказывали сопротивление: *Floandi,* ведущий группы, ответил снарядами своей 57-*мм* пушки на предложение крейсера о сдаче; капитан был убит; штурман, вступивший в командование, продолжал огонь; будучи трижды ранен и имея из десяти человек команды четырех убитых и трех раненых, он все же спас судно, несмотря на тяжелые аварии. На борту другого дрифтера капитан, в ответ на предложение сдаться, открыл огонь и также оказался в состоянии ввести в порт свое серьезно поврежденное огнем противника судно. С четырех часов до половины шестого 14 дрифтеров было потоплено, десять повреждено (некоторые вблизи Фано огнем австрийских эскадренных миноносцев *Czepel* и *Balaton);* 72 английских моряка были взяты в плен.

В это время дивизион *Mirabello,* поднявшийся на 20 миль севернее Дураццо и спускавшийся уже к югу, ни о чем еще не подозревал. Но *Commandant-Bory,* под командой лейтенанта Крас, направляясь из Таранто на Корфу для прохождения учебно-боевой подготовки, около 4 ч. 30 м. увидел очень далеко к северу вспышки пушечных выстрелов; он направился к месту боя, но авария воздушного насоса не позволяла ему дать ход более 18 узлов. Когда стало светлее, он различил две неприятельские группы: последние в этот момент уже прекратили истребление дрифтеров и полным ходом шли к Каттаро. *Commandant-Bory,* не имея возможности их преследовать, направился на помощь дрифтерам, но, обнаружив погружавшуюся подводную лодку *U-4,* бросился ее таранить, но лодка ушла. Поиски ее продолжались до утра, но были безуспешны.

Вызовы по радио дрифтеров и конвоя не были приняты, несомненно, вследствие помехи австрийцев. Сигналы *Commandant-Bory* были получены в Бриндизи только в 5 ч. 30 м. Но тревога там была дана уже с 4 часов постом Сазено; группа *Mirabello* была уже предупреждена о присутствии неприятельских кораблей в проливе. Все корабли, находившиеся в Бриндизи, стали разводить огонь в топках котлов или поднимать пары, и в 5 часов адмирал Актон снялся с якоря на борту *Dartmouth,* сопровождаемый крейсерами *Bristol* и *Aquila* и эскадренными миноносцами *Schiaffino, Mosto, Pilo* и *Acerbi.*

В 6 ч. 45 м. неприятельские крейсера и дивизион *Mirabello,* следуя противоположными курсами, заметили взаимно друг друга, немного севернее параллели Сазено. Около 7 часов на дистанции 8500 *м* произошла короткая артиллерийская перестрелка; однако союзники, значительно уступавшие в силе, были вынуждены уклониться от ее продолжения, сохраняя тем не менее на дистанции около 10 миль контакт с австрийцами, продолжавшими итти 28-узловым ходом. Подводная лодка безрезультатно выпустила в *Mirabello* две торпеды.

Адмирал Актон, не зная в момент своего выхода в море места противника, направился к заливу Дрин. В 7 ч. 40 м. он выслал *Aquila* и дивизион *Schiaffino,* с их максимальной скоростью в 35 узлов, в разведку к мысу Мендерс. В 8 часов последние встретили *Czepel* и *Balaton,* которые на час опередили австрийские крейсера. На дистанции в 10 000 *м* завязалась оживленная перестрелка. В самом ее начале австрийцам удалось вывести из строя *Aquila.* Дивизион *Schiaffino* продолжал преследование, но противник, видя свой путь отступления на Каттаро отрезанным, направился на юго-восток, к Дураццо, батареи которого встретили итальянский дивизион энергичным огнем и в 6 часов в 6000 *м* от берега заставили его прекратить преследование.

Сообщение об этом столкновении с неправильным указанием места *Mirabello,* который продолжал держаться позади крейсеров, ввело адмирала Актон в ошибку. Он еще не знал о том, что противник разделен на две группы и что он сам находится к северу от *Novara,* которая может быть взята между двух огней. Однако, в 8 ч. 25 м. он отдал приказ *Marsala* выйти из Бриндизи и с *Liverpool, Racchia* и дивизионом из четырех эскадренных миноносцев итти курсом NO. Сам он пошел на помощь *Aquila,* который оставался на месте; и это движение привело его к 9 ч. 30 м. на видимость австрийских крейсеров. Со второго залпа *Dartmouth* на дистанции 10 000 *м Novara* получила попадание, вызвавшее пожар. Два итальянских самолета сбросили на нее бомбы, а затем вступили в бой с четырьмя австрийскими самолетами; один из них был сбит. Австрийские крейсера стали уходить к востоку в густом облаке дыма, преследуемые двумя английскими крейсерами.

Немного спустя, они встретили группу *Mirabello,* который открыл огонь; многие его выстрелы дали попадание. Однако *Novara* повернула к северу и так как путь на Каттаро был открыт, она, использовав свое превосходство в ходе (она могла еще итти 27-узловым ходом, тогда как *Dartmouth* давал только 25, а *Bristol* 23), оставила позади своих преследователей. В 10 часов *Mirabello,* вследствие попадания воды в горючее, остановился, а через несколько минут авария в холодильнике заставила застопорить и *Commandant Rivière. Cimeterre* и *Bisson* были вынуждены остаться около них, чтобы прикрыть их от возможных атак подводных лодок. *Schiaffino* и *Pilo* были также связаны необходимостью охранять *Aquila. Dartmouth* остался таким образом в одиночестве с эскадренным миноносцем *Acerbi* и следующим вдали за ними *Bristol.* Он продолжал огонь, удерживая дистанцию, чтобы

использовать превосходство своего калибра, и имел несколько попаданий в *Novara,* которая, замедлив ход в результате полученных аварий, находилась в это время позади *Saïda* и *Helgoland*. В 10 ч. 10 м. капитан 1 ранга Хорти, тяжело раненный, был вынужден передать командование своему заместителю. В 11 часов *Novara,* получив еще ряд попаданий, стала все более и более отставать от других крейсеров; пожар продолжал распространяться; в 11 ч. 30 м. *Saïda* взяла ее на буксир.

Однако к этому времени крейсера подходили уже к Каттаро и если, с одной стороны, *Marsala* и ее группа была на SW, с другой стороны на N появились броненосный крейсер *Sankt Georg* и эскадренные миноносцы *Tatra* и *Warasdiner,* спешившие на помощь. Однако *Acerbi* продолжал отважно удерживать контакт с противником до того момента, пока его не отозвал адмирал Актон. В этот момент появившиеся из Каттаро самолеты стали бомбить *Dartmouth,* который, повернув на обратный курс, приказал отходить. *Czepel* и *Balaton,* следуя вдоль берега, присоединились в полдень к неприятельским силам; эта группа была безуспешно атакована *Bernouilli* у мыса Мендерс. *F-10* не имела случая для атаки. *Casque, Faulx* и *Commandant Lucas,* высланные, по распоряжению французского главнокомандующего, из Корфу на помощь, в 13 часов присоединились к силам адмирала Актон. Самолеты из Корфу оказали содействие *Commandant-Bory* в поисках за *U-4*. Итальянские самолеты из Бриндизи развернули большую активность для осведомления командования об обстановке; в 25 милях от своей базы они атаковали *U-27*.

Оставалось только организовать отход, опасный из-за присутствия подводных лодок, о которых имелись донесения, и наличия поврежденных кораблей, имеющих аварии. *Aquila* была взята на буксир *Schiaffino,* а *Commandant-Bory — Mirabello,* выход которого из строя не был длительным, и обе группы, эскортируемые эскадренными миноносцами, к вечеру пришли в Бриндизи.

Между тем крейсера шли 23-узловым ходом, в строе фронта, имея эскадренные миноносцы впереди и на флангах. Однако в 13 ч. 15 м., в момент, когда они находились в 40 милях от Бриндизи, *UC-25,* находившаяся на позиции, выпустила по *Dartmouth* торпеду, которая и попала в крейсер. *Casque* и *Faulx* атаковали подводную лодку и начали спасать людей, упавших с *Dartmouth* в море, в то время как *Bristol, Marsala* и *Racchia* продолжали итти полным ходом.

*Dartmouth* имел легкий крен и небольшой диферент на нос; два его отсека были заполнены водой, однако он не был в состоянии двигаться, и в 14 ч. 30 м. его командир, капитан 1 ранга Адиссон, оставил крейсер; адмирал Актон перешел на борт *Insidioso*. Убедившись, что корабль держится на плаву, а подводная лодка, преследуемая эскадренными миноносцами, ничем себя не проявляет, командир с частью экипажа возвратился на крейсер и под охраной итальянского дивизиона стал выжидать прибытия буксиров, вызванных из Бриндизи.

Одновременно с последними *Boutefeu* и два итальянских эскадренных миноносца вышли из порта, чтобы усилить охрану крейсера. *Boutefeu,* выходя 22-узловым ходом по фарватеру, наткнулся на мину, одну из поставленных утром *UC-25,* и, разорванный пополам, пошел ко дну с двенадцатью человеками из своей команды.

*Dartmouth* с эскортом прибыл в Бриндизи через двенадцать часов после торпедирования, без новых помех со стороны противника на своем пути.

* * *

Не считая потери *Boutefeu*, транспортов и дрифтеров, союзники имели шесть убитых и одного раненого на *Aquila* и семь убитых и шесть раненых на *Dartmouth,* который был выведен из строя на три месяца. Со стороны противника *Novara* имела тяжелые аварии, двенадцать убитых (в том числе старшего офицера) и двадцать пять раненых (в том числе командира); два убитых и шесть раненых было на *Saïda* и *Helgoland*. В боевых соприкосновениях, собственно говоря, австрийцы пострадали больше; наши основные потери имели место уже во время возвращения в базу.

Противник мог очень тяжело поплатиться за этот выход в море. Если бы дивизион *Marsala* снялся с якоря часом раньше и был точно ориентирован в обстановке, три австрийских крейсера не избежали бы сосредоточения сил, перед которым они оказались бы беспомощными. Несмотря на весь шум, поднятый вокруг этого дела, оно сделало австрийское командование более осторожным на будущее время. В самом деле, в Пола великолепно отдавали себе отчет в том, что успех не сводился к слишком легкой в конце концов атаке дрифтеров барража (набег всегда являлся возможным и союзники не располагали средствами, могущими его предотвратить); успех заключался в том, чтобы и на этот раз возвратиться со всеми кораблями в порт.

Этот успех был подчеркнут решением, которое через несколько дней приняло британское адмиралтейство: в связи с моральным впечатлением, произведенным на личный состав дрифтеров австрийским набегом, прекратить, начиная с 31 мая, ночное крейсерство дрифтеров. Теперь одни из них проводили ночь вблизи Отранто, другие — в Порто Палермо и Фано; они снимались с якоря на заре, расставляли свои сети в море между 5 и 10-ю часами утра (операция, иногда требовавшая много времени) и начинали их убирать с 15 часов, чтобы к наступлению ночи быть на месте якорной стоянки. Мало того, 3 июля их линия была отодвинута к югу до параллели 39°40′.[57]

Однако во второй половине мая дивизион новых больших эскадренных миноносцев *Pepe, Poerio, Orsini* и *Rossarol* был прислан из Венеции в Бриндизи; бригада легких английских крейсеров была усилена двумя крейсерами *Weymouth* и *Newcastle:* таким образом, считая и итальянские крейсера, союзники располагали в итоге шестью быстроходными и хорошо вооруженными крейсерами против четырех австрийских. Более того для увеличе-

пия скорости хода насколько возможно крейсера разгрузили и приняли решение, с той же целью, чаще пропускать легкие корабли через док; в самом деле, 15 мая австрийцы извлекли большое преимущество из превосходства в ходе их кораблей, тщательно обеспеченного в процессе подготовки к операции.

1 июля ночное крейсерство дрифтеров было возобновлено с непрерывным патрулированием эскадренных миноносцев. Однако оно осталось к югу от параллели Санта Мария ди Леука менее подверженным ударам со стороны неприятельских надводных кораблей, но в то же время и менее действительным против подводных лодок.

---

*Глава тринадцатая*

## МАЛАЯ ВОЙНА

(1917 г.)

**Операции союзных подводных лодок. Авиация. Постоянный барраж и подвижной барраж. После Капоретто**

В 1917 г. флотилия подводных лодок в Бриндизи имела, по существу, ту же численность, что и в 1916 г. Италия имела в ее составе двенадцать подводных лодок, из которых наиболее совершенными были лодки типа *«Н»,* в 350 *т,* построенные в Канаде, откуда они пришли своим ходом. Англия — три *«НВ»,* идентичные предыдущим. Франция — *Archimède* (отобранный в апреле) и от восьми до десяти лодок от 400 до 500 *т* с нефтяными двигателями: было признано, что паровые подводные лодки, которые медленнее переходят из надводного положения в подводное, не соответствуют, в полной мере, требованиям войны на Адриатическом театре, где часто имеют место внезапные встречи с противником. Все эти корабли были приспособлены для коротких крейсерств и не могли проводить вне базы более четырех или пяти дней, что, впрочем, являлось достаточным. Большинство из них располагало радиостанциями с ограниченным радиусом действия, использование которых являлось затруднительным.

Подводным лодкам приходилось иметь дело с чрезвычайными трудностями. Неприятельского судоходства, собственно говоря, не существовало; переходы судов со снабжением совершались весьма близко к берегу, а миноносцы выходили крайне редко и в большинстве случаев — ночью; ожидание противника было чрезвычайно длительным и редко вознаграждалось успехом; места минных заграждений как своих, так и неприятельских, в равной мере многочисленных и разбросанных, точно не были известны; противолодочная оборона противника была бдительна и кроме миноносцев, моторных катеров и специальных кораблей, которые подстерегали наши подводные лодки поблизости от побережья, располагала еще подводными лодками, которые охотились за нашими в той же мере, в какой сами являлись объектами преследования с их стороны.

14 января *Archimède* торпедировал и потопил австрийский транспорт в особо трудных условиях, едва в 300 *м* от мыса Планка. Но, на обратном пути, волна смыла с палубы его командира, лейтенанта дю Пати де Клям, «солдата по наследственности, офицера, обладавшего исключительным искусством в подводном плавании и в боевом использовании подводных лодок», писал командир французского отряда, донося об этом происшествии морскому министру. В мае в том же районе *Le Verrier* выпустила торпеды по эскадренному миноносцу, а затем по грузовому пароходу, которые уклонились от них маневрированием. В октябре *Coulomb* также неудачно выпустила торпеду по эскадренному миноносцу *Lika*. Каждый раз наши подводные лодки подвергались преследованию миноносцев, выходивших из Рагозницы, где противник организовал центр противолодочной обороны.

*Franklin, Le Verrier* и *Gorgone* тщетно проводили многочисленные дни на позициях в районах Лиссы и Лагоста: никто там не появлялся. Союзные подводные лодки, благодаря случаю, приняли участие в деле 15 мая, и участвовали также в некоторых совместных операциях: эскортировании кораблей между Венецией и Бриндизи, постановке минных заграждений и т. п. Однако в основном они использовались для охоты за неприятельскими подводными лодками.

Им были назначены сектора как в районах Каттаро или Дураццо, так и в открытом море. Однако результаты этих одиночных и не обеспеченных точной ориентировкой в обстановке действий были более чем посредственными. До 31 марта не представилось ни одного случая для атаки. В этот день *Circé* безрезультатно выпустила торпеду в *U-35;* на следующий день *Archimède* промахнулась по *U-27*. 24 мая — первый успех. *Circé,* находясь на позиции недалеко от Каттаро, под командой лейтенанта де Камбург, потопила двумя, выпущенными одна за другой, торпедами *UC-24,* которая, под эскортом миноносцев и самолетов, выходила в крейсерство в Средиземном море; спаслись только два человека, и никто не обнаружил нашей подводной лодки. С этого момента австрийцы удвоили меры предосторожности перед Каттаро. Они усилили минные заграждения, производили частое как днем, так и ночью патрулирование самолетами и организовали постоянное наблюдение миноносцами, чтобы помешать подводным лодкам оставаться на поверхности и заряжать аккумуляторные батареи.

По всей вероятности на одной из мин погибла итальянская лодка *W-4,* вышедшая из Бриндизи 3 августа; несмотря на поиски, производившиеся вплоть до австрийского побережья в течение нескольких дней союзными миноносцами, судьба ее осталась неизвестной. В течение летнего времени наши подводные лодки на позициях не видели противника. В октябре и ноябре *Bernouilli, Faraday* и английские *HB-2* и *HB-4* атаковали подводные лодки, проходившие в районе Дураццо, но ни одна из выпущенных торпед не попала.

За год союзные подводные лодки провели более 500 дней на позициях. В течение этого времени имели место 367 выходов или

возвращений германских и австрийских подводных лодок; 26 лодок были обнаружены, 12 атакованы и только одна потоплена.

Летом, когда непродолжительность ночи заставляла неприятельские подводные лодки делать днем, по крайней мере, часть перехода между Отрантским проливом и их базой, результаты борьбы с ними несомненно могли бы быть более значительными, если бы высшее командование более верило в целесообразность использования подводных лодок для борьбы с себе подобными и если бы оно менее опасалось ошибок (4 марта в Тирренском море *Guglielmotto,* только что вышедшая с завода, была потоплена английской канонеркой). Однако слабость полученных результатов говорила о том, что известная настойчивость командиров наших подводных лодок не встретила никакой поддержки. Нужно было бы эскортировать их самолетами, определять систематической воздушной разведкой обычные пути противника, в частности, в районе Сазено, наблюдательные посты которого, расположенные весьма удачным образом, очень часто сообщали о проходе лодок.

Нужно было также разработать полностью тактику совместного использования воздушных и подводных сил и вопрос об опознательных сигналах; в этом направлении производились некоторые опыты, по требованию капитана 1 ранга Фрошо, но они не были завершены; организованная в Бриндизи конференция специалистов не добилась должных результатов. При отсутствии связи между различными родами оружия, контакт с неприятельскими подводными лодками был случайным и весьма кратковременным.

* * *

За время своего командования герцог Абруццкий стремился развернуть систему итальянских авиационных центров. Адмирал ди Ревель, сделавшись снова начальником морского генерального штаба, уделял этому вопросу не меньшее внимание. К средине 1917 г. союзники располагали на Нижней Адриатике уже значительными воздушными силами.

В Бриндизи и Варано итальянцы имели около пятидесяти гидросамолетов, назначенных для операций против неприятельских портов; двадцать самолетов или гидросамолетов и один дирижабль, распределенные между Санта Мария ди Леука и Валоной, обеспечивали береговую оборону; тридцать самолетов, находившихся в Валоне, с авианосцем *Europa,* принимали участие в наблюдении за Отрантским проливом. Кроме того, англичане организовали в Отранто станцию из десяти гидросамолетов. Французская авиация использовала Отранто и Бриндизи только как центры для сборки самолетов, предназначенных для восточной армии; однако наша эскадрилья на Корфу, в составе одного дирижабля и двадцати пяти или тридцати самолетов, распространявшая свое патрулирование вплоть до мыса Леука, каждый раз, когда условия погоды это позволяли, атаковала в течение года до двух десятков подводных лодок, правда, без решительных результатов.

Итальянские самолеты в этот период времени в особенности были заняты районом Дураццо, где они, при поддержке эскадрен-

ных миноносцев и торпедных катеров, производили частые разведки и бомбометание. 3 сентября была предпринята операция против Каттаро: пять английских самолетов-торпедоносцев, погруженных на шаланды, на буксире торпедных катеров, были отправлены из Отранто, чтобы торпедировать корабли, стоявшие во входе на рейд; четыре английских и итальянских крейсера и десять эскадренных миноносцев, из которых восемь французских, эскортировали шаланды или обеспечивали их на расстоянии; три подводные лодки заняли позиции в районе Каттаро. Однако спуск аппаратов на воду оказался слишком медленным, а первый спущенный гидросамолет, из-за перегрузки, не смог оторваться от воды; так как волна помешала обратному подъему самолета, его пришлось уничтожить несколькими выстрелами из пушки. Операция закончилась без каких бы то ни было результатов, за исключением неудачной атаки английской подводной лодкой *HB-1* неприятельской подводной лодки. Такого рода попыток больше не производилось. В ночь с 4 на 5 октября Каттаро подверглось бомбардировке с двенадцати итальянских самолетов; чтобы обозначить им путь, семь эскадренных миноносцев держались на линии Бари — Каттаро с направленными вертикально лучами прожекторов.

С своей стороны, неприятельская авиация бомбардировала Бриндизи, Отранто и Валону. Ее атаки, в особенности против Бриндизи, редко доводились до объекта, ввиду наличия зенитной артиллерии, которая вводилась в дело немедленно по выявлении неприятельских самолетов; результаты атак оказывались ничтожными. Противник иногда использовал для поддержки авиации миноносцы или подводные лодки, но это не мешало тому, что многие из самолетов были сбиты или захвачены. В конце года суровая погода заставила свернуть деятельность авиации обеих сторон. В общем, авиация оказала наиболее ощутительные услуги лишь в качестве средства наблюдения и разведки; ни против баз, ни в преследовании подводных лодок в море работа ее не дала заметных результатов.

Эскадрильи морской авиации союзников были также развернуты и на севере. Они патрулировали море между Венецией и Триестом, отыскивали подводные лодки, обнаруживали патрули миноносцев, атаковывали неприятельские корабли и авиацию. В значительной степени, в результате их работы, было установлено почти полное отсутствие австрийских кораблей к северу от параллели Анконы. В мае авиационный центр в Венеции насчитывал сорок гидросамолетов и несколько дирижаблей. Пола и Триест подверглись многократным бомбардировкам; итальянская морская авиация оказывала кроме того свое содействие воздушным силам армии для ударов по тылам австрийского фронта.

Французская эскадрилья Венеции принимала участие в этих операциях во все более и более уменьшавшемся составе. 17 апреля ее последний офицер, мичман Вольц, исчез со своим самолетом во время морской операции, в которой два итальянских аппарата были захвачены в плен австрийскими эскадренными миноносцами; в июне эскадрилья была расформирована для усиления авиацион-

ной станции на Корфу и других станций, организованных нашим флотом в Ионическом море.

Австрийская авиация производила разведку и бомбардировку итальянского побережья, при поддержке миноносцев. Во время одной из такого рода операций, 4 июня, *Wildfang* подорвался на мине и пошел ко дну с командиром и тридцатью человеками команды, на половине расстояния между Пола и устьем По.

* * *

Эти операции подводных лодок и самолетов, так же как и постановки минных заграждений, которые итальянские эскадренные миноносцы выполняли с большой отвагой в непосредственной близости от неприятельского берега, до канала Саббиончелло включительно, были характерны для «малой войны». На австрийские операции союзники отвечали аналогичными операциями. Однако все мужество и изобретательность, проявленные в этой борьбе, не могли оказать существенного влияния на исход войны. Но можно ли было сделать большее? Этот вопрос был поставлен представителями союзных флотов на конференции, происходившей в Париже с 24 по 26 июля, на которой впервые присутствовал американский представитель адмирал Симс, командовавший американскими морскими силами, выделенными в Европу.

Раздел Средиземного моря на независимые одна от другой зоны дал мало удовлетворительные результаты (союзники в одном этом море потеряли в мае 150 000 *т*, в июне 130 000 *т* из 600 000 и 700 000 общих потерь). В результате было решено, что английский адмирал Вемис вступит на Мальте в главное командование патрулями, оперировавшими между Гибралтаром и Суэцким каналом, и что он распространит свое влияние на Отрантский барраж; в отношении части этого барража, расположенной к северу от линии Фано — Санта Мария ди Леука, он будет подчинен итальянскому главнокомандующему морскими силами на тех же основаниях, на каких на остальном пространстве Средиземноморского театра он будет подчиняться главнокомандующему французскими морскими силами. Было достигнуто согласие, что при рассмотрении вопросов о том, какие средства могут быть предоставлены в его распоряжение, и при определении способов борьбы, с максимальным учетом уже накопившегося опыта, — он непосредственно будет сноситься с каждым из адмиралтейств.

Вопрос о постоянном барраже ни на шаг не продвинулся после конференции на Корфу. Британское адмиралтейство, не веря в целесообразность этой системы, приостановило изготовление материалов, которые были заказаны в Англии, но заявило, что оно расположено предоставить элементы барража другого типа, разработанного в Лондоне. Так как невозможно было обойтись без помощи Англии, это предложение было принято. Вместе с тем, адмирал ди Ревель, узнав, что английские сети смогут быть изготовлены только через год, решил продолжать, параллельно, осуществление франко-итальянского проекта с использованием средств, которые можно было получить в Италии и во Франции. Конференция при-

няла к сведению эти сообщения и вынесла пожелание, «чтобы установка обоих типов постоянного барража производилась с максимально возможной активностью».

В ожидании их сооружения, поскольку, при подобных условиях, оно не могло быть скорым, все согласились на необходимости сохранения подвижного барража, тем более необходимого, что союзники начали все в большей и большей степени использовать Таранто в качестве погрузочного пункта для их транспортов по назначению в Ионическое и Эгейское моря: наличие сторожевых кораблей в Отрантском проливе должно было помешать противнику использовать против этих транспортов, кроме больших подводных лодок, идущих в Средиземное море, также и легкие силы, базировавшиеся на Каттаро. Кроме того, они служили разведчиками и даже приманкой для неприятельских надводных сил. Но их необходимо было надежно прикрывать, и адмирал Джеллико настаивал на использовании для этой цели эскадренных миноносцев.

Италия располагала 26-ю совершенно новыми эскадренными миноносцами и лидерами и еще 10-ю французскими эскадренными миноносцами (погибшие *Fourche* и *Boutefeu* еще не были заменены, за недостатком кораблей), не считая более старых и менее быстроходных; Австрия имела только шесть эскадренных миноносцев типа *Tatra,* четыре немного более сильных, которые только что вошли в строй, и эскадренные миноносцы типа *Huszar,* значительно менее сильные. Но итальянцы распределили находившиеся в их распоряжении эскадренные миноносцы между двумя центрами — Венецией и Бриндизи и стремились сохранить их для решительных операций линейных флотов, а также для обеспечения берегов от бомбардировок. Адмирал Джеллико, критикуя эту последнюю установку, напоминал, что в Англии придают мало значения местным атакам, влияние которых на исход войны является ничтожным.

На эти аргументы адмирал ди Ревель отвечал, что эскадренные миноносцы являлись необходимыми в Венеции для поддержки самолетов и мониторов, которые обстреливали фланг неприятельской армии; что на Адриатическом море, вследствие атмосферных условий, эскадренные миноносцы подвергались, при наличии подводных лодок, более значительному риску, чем на Северном; и что невозможность, в которой находилась Италия, заменить потерянные единицы делала необходимым использование их с осторожностью, поскольку дело шло о решающей операции, и что, наконец, итальянский берег, весьма благоприятный для ударов со стороны австрийцев, защищался только бронепоездами, что не давало достаточного обеспечения. «Имеются, — говорил адмирал, — требования внутриполитического характера, которые могут не оказывать никакого влияния в Англии, но существование которых Италия не может полностью игнорировать. Как адмирал, я оплакиваю существование подобного рода моментов, но как итальянец, и это не подлежит дискуссии, я не могу отказать в предоставлении моему правительству всего того содействия, какое оно считает возможным требовать от флота, главой которого я являюсь».

Таким образом положение оставалось без изменения до того момента, когда Англия нашла возможным послать в подкрепление эскадренные миноносцы, которые у нее требовала Италия.

* * *

С начала августа дрифтеры были снабжены более широкими сетями, чтобы заставить подводные лодки погружаться на большую глубину, и гидрофонами, которые позволяли — правда, еще весьма несовершенным образом — устанавливать присутствие лодок. В то же время проверялась новая организация их службы: вместо того, чтобы постоянно оставаться в проливе, они приходили туда в большом количестве и под охраной двух или трех миноносцев только на три или на четыре дня, — неприятельские подводные лодки вскоре начали доносить, что наблюдение за входом в Адриатику, повидимому, снято. Когда же дрифтеры находились в проливе, лодки их избегали и в подводном и в надводном положениях, как это сделала, например, *U-14* (бывшая *Curie*), возвращаясь 1 сентября из одиннадцатидневного плавания в центральной части Средиземного моря.

На новой конференции, имевшей место в Лондоне 4 и 5 сентября, вопрос о прикрытии дрифтеров разбирался еще один лишний раз: «Является почти нелойяльным, — заявил на ней адмирал Джеллико, — посылать их в море при существующих условиях». Дискуссия не привела ни к какому результату, в равной мере, как и дискуссия по вопросу об операции против баз германских подводных лодок на Адриатическом море, разработку плана которой требовало британское адмиралтейство, принимая на себя обязательство — также, впрочем, как и французский морской министр, — содействовать ее проведению в жизнь всеми силами, которые окажется возможным выделить для этой цели.

Однако 12 октября шесть британских эскадренных миноносцев, построенных в Австралии, пришли в Бриндизи для охраны барража. Нормальная служба дрифтеров восстановилась, и французские эскадренные миноносцы приняли участие в их прикрытии. Тем не менее, результаты оставались слабыми: подводные лодки слишком хорошо научились лавировать между всегда разбросанными кораблями, которые им противостояли. Прибытие *UB-39*, скрывшейся из Картахены, стало своевременно известным; в море вышли все дрифтеры с двенадцатью эскадренными миноносцами и моторными катерами; подводная лодка дважды была замечена, но нанести ей удар ни разу не удалось.

В это время первые элементы постоянного английского барража были собраны в Таранто и выставлены между 15 октября и 12 ноября на протяжении в 10 километров к востоку от мыса Леука; 21 ноября *U-47*, вышедшая из Каттаро за три дня до этого в центральную часть Средиземного моря, возвратилась обратно с авариями и донесла, что в полночь 19-го числа, проходя в надводном положении Отрантский пролив, она встретила большую сеть, в которой запутался ее винт; поскольку вокруг не имелось никакого наблюдения, она освободилась от сетей, обнаружив здесь же

наличие двух линий больших буев, которые, очевидно, обозначали новое препятствие. Сообщение об этом вызвало в Каттаро серьезное беспокойство; были предупреждены германское адмиралтейство и все подводные лодки, находившиеся в море; *U-17* была послана в Отрантский пролив специально, чтобы установить точное положение буев, о которых поступило донесение. *U-17* возвратилась четырьмя днями позже, не выполнив данного задания: она была атакована эскадренными миноносцами, самолетами и дрифтерами. Противник не получил точной ориентировки. Несмотря на это, походы подводных лодок противника не прекращались; лодки обходили подозрительный район, огибая его с востока.

Английский барраж оказался недолговечным: было достаточно нескольких дней штормовой погоды, чтобы его уничтожить. 1 декабря прибывшая из Лондона комиссия, после изучения вопроса на месте, пришла к следующему заключению: «Барраж полностью уничтожен в 17 дней; это средство обороны не подходит к условиям зимы на Адриатике». В действительности, неудача явилась результатом использования слишком больших поплавков, масса которых при ударе волн вырывала сети и рвала канаты установки. Это была ошибка, которую совершили более чем за два года до того в Па де Кале и которую избежал франко-итальянский проект, предусматривавший поплавки меньшего размера, обладавшие только строго необходимой для поддержки сетей плавучестью.

Эти поплавки изготовлялись в Италии, так же как и мины системы Куийяк, которыми должен был быть снабжен барраж; готовность их определялась началом 1918 г. Изготовление же канатов и сетей зависело лишь от Англии, поскольку она одна могла их поставить. Телеграмма из Лондона, датированная 14 декабря, говорила: «Адмиралтейство консультировалось у наиболее опытных экспертов, которые с момента начала войны наблюдали за сооружением барража против подводных лодок в трудных условиях. Что касается погруженного барража, который проектируется, шансы на успех не кажутся сколько-нибудь вероятными, вследствие чего адмиралтейство, выражая свое сожаление, не находит возможным предоставить весьма большое количество требуемого материала, при отсутствии надежных доказательств того, что сооружение такого барража является практически возможным». Оно отказывалось признать таким доказательством результаты опыта, имевшего место в Тарентском заливе в начале года, и предлагало организовать новые испытания, для которых предоставлялись элементы барража франко-итальянской системы; их надлежало установить на глубинах больше 100 сажен (185 *м*), в местах окончательной установки. В соответствии с результатами этого опыта, который мог иметь место лишь в марте 1918 г., адмиралтейство должно было принять окончательное решение.

Однако, во втором полугодии 1917 г., в то время как общая цифра потерь союзного тоннажа, благодаря совершенствованию средств противолодочной обороны, сократилась с 600 000 до 300 000 *т* в месяц, таковая на Средиземном море продолжала держаться на средней месячной в 100 000 *т*. Здесь противник делал

чрезвычайные усилия, потому что из 150 лодок, которыми Германия располагала к концу года, 36 было сосредоточено на одном этом море; к указанному числу надо добавить также 15 австрийских подводных лодок. Морской генеральный штаб в Берлине не переставал требовать наиболее интенсивного возможного использования лодок, тем более, что ни при входе, ни при выходе из Адриатики они не испытывали серьезных затруднений.

Таким образом, активность надводных легких неприятельских сил, основной задачей которых являлась в это время помощь подводным лодкам, ограничивалась редкими выходами в море, которые не приводили ни к какому боевому соприкосновению, хотя трижды (20 сентября, 18 октября и 13 декабря) они простирались до высоты Валоны. Во время второго похода подводные лодки *U-32* и *U-40* заняли позиции: первая у Валоны, вторая у Бриндизи; все корабли, находившиеся в Бриндизи в готовности, вышли, но ничего не видели, и дело ограничилось несколькими выпущенными торпедами и сброшенными самолетами бомбами — то и другое без какого-либо результата. Во время третьего похода неприятельские эскадренные миноносцы приблизились, во мраке ночи, на 1000 *м* к кораблям, которые они приняли за крейсера; выпустив безрезультатно торпеды, они тотчас ушли: у них уже не было того задора, как в прошлую весну.

Союзники продолжали патрульную службу и эскортирование, что не всегда мешало торпедированию: 16 ноября *U-43* при весьма скверной погоде торпедировала, на переходе Бриндизи — Валона, итальянский пароход *Oriona,* который был спасен, благодаря помощи *Casque* и *Mangini.* В Дураццо австрийцы устроили солидный барраж, который, при наличии постоянной охраны, должен был воспрепятствовать итальянским торпедным катерам возобновить атаки, подобные прошлогодним. За исключением нескольких бомбардировок албанского побережья, с целью поддержки операции сухопутных войск к северу от Валоны и постановки минных заграждений, выполненной малыми итальянскими миноносцами, под прикрытием эскадренных миноносцев, милях в 12 от Каттаро, легкие силы союзников в Южной Адриатике продолжали свою обычную службу без особых происшествий.

* * *

В Северной Адриатике война не в большей степени изменила свой характер. Это были все те же постановки минных заграждений, противолодочные патрули, бомбардировки, в которых с пользой участвовали два английских монитора *Sir Thomas Picton* и *Earl of Peterborough.* Была подготовлена большая десантная операция в тылу австрийского фронта, в которой мониторы и понтоны, вооруженные орудиями большого калибра, должны были сыграть крупную роль; но в последний момент от проекта отказались. В сентябре произошел ряд стычек эскадренных миноносцев, в одной из которых австрийские *Streiter* и *Velebit* получили легкие повреждения; 5 октября неприятельский миноносец *№ 11,* под белым флагом, выскочил к югу от Анконы на мель и выяснилось,

что эта посадка на мель явилась добровольной: экипаж, составленный из матросов-далматинцев, арестовав офицеров, решил сдаться итальянцам. Этот факт явился новым доказательством разложения, начавшегося в австро-венгерской империи, и утомления, которое давало себя чувствовать и на сухопутном фронте.

Однако, в конце октября успехи, достигнутые под руководством германцев в равнине Фриуль и в Венеции, резко изменили положение. Итальянское сухопутное главнокомандование, опасаясь, что окажется не в состоянии остановить противника перед Венецией, потребовало эвакуации этого города, так же как Албании и Ливии.

Адмирал ди Ревель воспротивился этому и, прибыв в Венецию, организовал ее оборону. Он сформировал батальоны моряков, установил на берегу орудия среднего калибра, снятые с линейных кораблей, и эвакуировал материалы из Градо по внутреннему каналу, прорытому незадолго перед тем по его инициативе. Его энергия и активность, которою он заражал флот, оказали исключительные услуги в этот критический момент. Итальянские эскадренные миноносцы, подводные лодки и самолеты наблюдали вблизи берег Истрии.

10 ноября фронт наших союзников установился на Пиаве; Венеция была спасена. Старый линейный корабль *Sardegna* перешел 15 ноября в Бриндизи, эскортируемый легкими силами и прикрываемый барражем подводных лодок перед Каттаро. 16-го числа мониторы *Capellini* и *Faa di Bruno* были посланы из Венеции в Анкону, где уже были собраны вооруженные понтоны, чтобы защищать этот порт, предназначенный служить базой итальянских легких сил в Северной Адриатике, если эвакуация Венеции сделается необходимой. Однако, жестокий шторм налетел с норда: *Capellini* опрокинулся, а *Faa di Bruno* избежал этого только потому, что выбросился на берег. Во время этого шторма эскадренный миноносец *Zeffiro* и подводная лодка *Ferraris* сели на мель и получили аварии.

Согласно сообщениям, которые считались в Риме обоснованными, австрийцы концентрировали войска — в Пола, транспорты — в Триесте и вернули большое число подводных лодок, чтобы предпринять десант на итальянское побережье между Равенной и Римини. Их план заключался в перерыве железнодорожного сообщения и быть может в атаке армии с тыла. Итальянское адмиралтейство уже распорядилось выставить минные заграждения на вероятных путях следования неприятельских транспортов; спасаясь эффекта, который могла бы произвести высадка или даже простой набег на моральное состояние населения адриатического побережья, оно потребовало у союзников, в виде помощи для отражения подобной попытки, двадцать эскадренных миноносцев и значительное количество мин. 20 и 21 ноября в Риме была собрана конференция, на которой адмирал ди Ревель изложил обстановку. Однако адмирал Калторп, командовавший патрулями Средиземного моря, не имея достаточного количества эскадренных миноносцев для выполнения даже тех задач, которые на него возлагались, потребовал также значительного их увеличения; французский флот, вынужденный использовать свои эскадренные миноносцы для эскорт-

ной службы, не имел на Корфу ни одного из них и оказался бы в опасном положении, если бы ему пришлось выйти в море без единого эскадренного миноносца для противолодочной обороны. Ни англичане ни французы не могли таким образом послать их дополнительно в Адриатическое море. Однако они обещали доставить мины, которые итальянцы смогли бы выставить к концу месяца к востоку от Венеции; число же французских подводных лодок должно было быть увеличено с таким расчетом, чтобы часть их можно было выделить в северную Адриатику, если бы это было признано полезным.

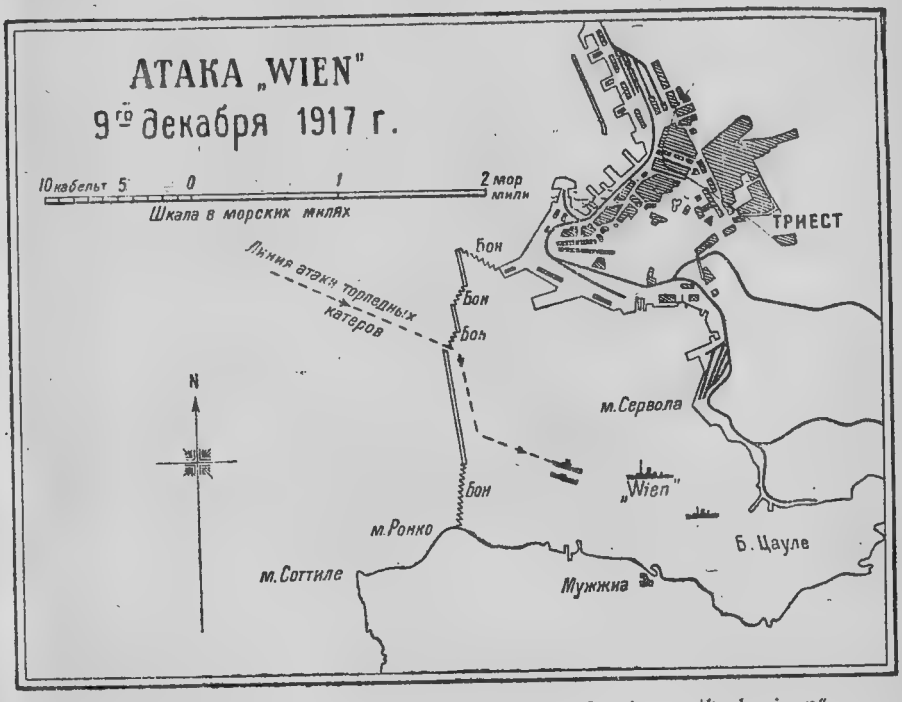


Схема 4. (Заимствована из книги Usborne „Smoke on the horizon". London, 1933.)

Морская активность австрийцев ограничилась, впрочем, только обстрелом итальянских позиций на Пиаве старыми линейными кораблями *Wien* и *Budapest,* под эскортом двух крейсеров, десяти эскадренных миноносцев и многочисленных самолетов. Ответный огонь батарей и угроза атаки торпедных катеров почти тотчас заставили их прекратить операцию.

В ночь с 9 на 10 декабря итальянцы взяли реванш: два торпедных катера, прибуксированные миноносцами до входа в Триестский залив, атаковали в порту линейные корабли на якоре (схема 4). Неожиданность для противника была полной. Торпедный катер *№ 9* под командованием лейтенанта Риццо торпедировал и потопил *Wien,* после чего оба катера благополучно возвратились. *Wien* был уже старым кораблем: материальная мощь австрийского

флота от этой потери практически нисколько не уменьшалась. Однако в соединении с другими моментами она была способна отразиться на моральном состоянии его личного состава.

---

*Глава четырнадцатая*

## ЛИНЕЙНЫЕ ЭСКАДРЫ И ЛЕГКИЕ СИЛЫ

(1918 г.)

**Междусоюзнический морской совет. Угроза русского флота. Восстание в Каттаро. Новые проекты наступления. Распределение сил в 1918 г.**

Во время конференции, имевшей место в Париже 29 и 30 ноября 1917 г., представители союзных флотов пришли к соглашению о желательности предложения соответствующим правительствам организовать морской совет, который мог бы обеспечить единство мысли и руководства в морской войне, как это на суше обеспечивал междусоюзнический военный комитет. Этот совет, в составе начальников морских генеральных штабов: английского, французского и итальянского, и американского и японского адмиралов, собрался в первый раз в Лондоне, 22 января 1918 г., под председательством первого лорда английского адмиралтейства.[58]

На этом заседании, среди многих других важных вопросов, обсуждался вопрос об угрозе вмешательства в борьбу русского черноморского флота, который германцы предполагали, по некоторым имевшимся данным, вооружить для совместных операций с турецким и австрийским флотами на Средиземном море. Перемирие, заключенное на восточном фронте, делало эту гипотезу вполне реальной. Три линейных корабля-дредноута, шесть линейных кораблей более ранней постройки, четыре крейсера, около двадцати новых эскадренных миноносцев и столько же подводных лодок могли войти в строй через двух- или трехмесячный промежуток времени и чувствительно изменить соотношение сил на Средиземном море. Несмотря на отсутствие точной осведомленности об их состоянии и о том личном составе, которым Германия могла бы располагать для их использования, эта возможность требовала от союзников принятия соответствующих подготовительных мер. Было постановлено, что каждое адмиралтейство уделит внимание изучению этого вопроса с своей точки зрения и что он будет снова поставлен на обсуждение совета, на следующей его сессии.

12 марта морской совет, собравшись в Лондоне, установил, что опасность захвата германцами черноморского флота являлась вполне реальной и что с ней приходилось считаться. Однако была вероятна отсрочка в несколько месяцев, прежде чем русские корабли смогли бы быть использованы совместно с австро-турецкими силами. На случай, если бы точные данные подтвердили имевшиеся сведения, совет рекомендовал перегруппировку союзных сил на Средиземном море: дивизия, в составе шести французских линейных кораблей, должна была быть послана в Эгейское

море, а четыре итальянских дредноута — присоединены на Корфу к французскому флоту под командой адмирала Гошэ.

Немного спустя стало известно, что поезда с германскими моряками начали направляться через Румынию на юг России, а затем, что Севастополь занят германскими войсками. Опасность использования германцами русского черноморского флота становилась уже непосредственной; меморандум британского адмиралтейства указал на опасность оставления, при наличии подобной обстановки, итальянского флота на стоянке в Маре Пикколо Таранто без связи с французским флотом, находившимся на Корфу. По его мнению, являлось необходимым реализовать предложения междусоюзнического морского совета. Непосредственным преимуществом их выполнения явилось бы то, что командный и некомандный состав итальянских линейных кораблей, в своей значительной части никогда не выходивший на них в море, смог бы пройти учебно-боевую подготовку на обширном и закрытом рейде Корфу совместно с французскими кораблями; и боевая ценность союзного флота от этого должна была только выиграть.

Ввиду того, что итальянское адмиралтейство не спешило с ответом, главы французского и британского правительств, Клемансо и Ллойд-Джордж, обратились к председателю итальянского совета министров Орландо. Адмирал Солари был послан в командировку на Корфу, чтобы на месте изучить вопрос об условиях перевода линейных кораблей из Таранто. 26 апреля, на третьей сессии междусоюзнического морского совета, адмирал ди Ревель заявил о принятии в принципе сосредоточения франко-итальянских морских сил; однако он отказался от осуществления такого сосредоточения в ближайшем будущем и от постановки его в зависимость от момента перевода французских линейных кораблей в Эгейское море.

Достижению соглашения помешал вопрос о главном командовании: по этому вопросу адмирал ди Ревель не допускал никаких компромиссов. Это командование — заявили прочие члены междусоюзнического морского совета — должно оставаться за итальянцами до тех пор, пока итальянские эскадры одни оперируют на Адриатике; однако оно переходит к адмиралу Гошэ, главнокомандующему союзными флотами на Средиземном море, если французские морские силы сверх тех, которые нормально выделены на Адриатический театр, пришлось бы туда ввести. Вначале казалось, что итальянское правительство было склонно принять эту формулу; однако 1 мая на собрании верховного военного совета в Аббевилле Орландо, ссылаясь на отсутствие итальянского морского представителя, настоял на том, чтобы этот вопрос был отложен. А 21 мая он сообщил французскому послу в Риме: «Наш военный совет не может принять, чтобы наиболее важная часть итальянского флота была включена в состав французского флота».[59] Он предложил, наоборот, чтобы «пять французских линейных кораблей типа *Danton* были предоставлены в распоряжение итальянского главнокомандующего для всякой операции, которая могла бы потребоваться на Адриатическом морском театре, оставляя остальную часть фран-

цузского флота для парирования, в случае необходимости, русской угрозы».

Наконец, на верховном военном совете 1 июня Англия предложила другую комбинацию: назначение адмирала Джеллико для общего руководства, со стратегической точки зрения, операциями союзных флотов на Средиземном море, включая сюда Адриатику и Эгейское море, для объединения подготовки к операциям и их проведения на этом море. Франция приняла этот проект, хотя она теряла, тем самым, принадлежавшее ей с начала военных действий верховное командование на Средиземноморском театре;[60] однако Италия от него отказалась. Раз вопрос касался Адриатического моря, британское главнокомандование являлось для нее столь же неприемлемым, как и французское. 3 июня, на заседании большого междусоюзнического совета, главы правительств возобновляют дискуссию по этому вопросу, но безрезультатно. «Сегодня в Версале, — писал адъютант адмирала ди Ревель, — адмирал выиграл большое сражение». Вопрос остался таким образом без движения.

В конце месяца опасения, связанные с русским черноморским флотом, отпали.

* * *

Несомненно, что на обязанности союзных адмиралтейств лежало принятие необходимых мер предосторожности на случай выхода неприятельского флота в море. В действительности же германцы никогда об этом серьезно не думали: подводная война почти полностью поглощала их ресурсы, и они не располагали средствами для организации такого рода операции. С другой стороны, боевая ценность австро-венгерского линейного флота значительно снизилась, и одним из симптомов этого явилось восстание в Каттаро.

1 февраля, в полдень, на всех военных кораблях, стоявших на внешнем рейде Каттаро, и в особенности на борту крупных боевых единиц (крейсера *Sankt Georg* и *Kaiser Karl VI,* линейный корабль *Monarch* и др.), раздалось громкое «ура»; офицеры были арестованы и заперты в своих каютах, и матросский комитет предъявил свои требования адмиралу Ганза, находившемуся под стражей на *Sankt Georg:* последние касались питания, отпусков, смягчения дисциплины и сокращения сроков службы. Красный флаг был поднят на всех кораблях.

Однако генерал, командовавший морским фронтом крепости, приказал открывать огонь по каждому кораблю, который попытался бы сняться с якоря, и когда *Rudolph* попробовал переменить место якорной стоянки, он был обстрелян береговой батареей эффективным огнем. Одним из снарядов был убит на мостике рулевой, являвшийся руководителем движения на корабле. 2 февраля офицеры миноносцев, подводных лодок, *Helgoland* и *Novara* снова стали хозяевами положения на кораблях; вечером *Monarch* и *Kaiser Karl VI* под угрозой торпедирования сдались. Утром 3 февраля из Пола с преданными правительству войсками прибыла 3-я бригада линейных кораблей (три линейных корабля типа *Erzherzog);* организаторы восстания — мичман запаса и два унтер-офице-

ра — скрылись на гидросамолете в направлении итальянского побережья. Триста восставших были заключены на борту *Babenberg*.

* * *

До конца войны не произошло новых попыток к восстанию; но австро-венгерский флот продолжал находиться в состоянии глухого брожения, которое сильно понижало его наступательную силу. Подобно германскому флоту, он был вынужден выделить лучшие элементы для подводных лодок и легких сил. Его линейные корабли, не снимаясь никогда с якоря из Пола, не получали больше почти никакой военной тренировки; их боеспособность вообще становилась весьма сомнительной. Нужно, впрочем, признать, что и у союзников необходимость вооружения бесчисленных единиц противолодочной обороны и длительные стоянки на рейдах, при отсутствии боевых столкновений с противником, в значительной степени понижали действительную боевую ценность больших кораблей. Их личный состав сам начинал сомневаться в полезности своих кораблей. Вся жизнь воевавших флотов сосредоточилась на легких силах.

Однако в 1918 г. проект операции против Далматинских островов, о котором неоднократно подымался вопрос в течение всей войны, снова был поставлен на очередь. На второй сессии междусоюзнического морского совета, 12 марта, американский адмирал Симс, после горячего выступления в пользу единства командования и активных операций, предложил изолировать Каттаро от Пола, заняв базу между Курцола и Саббиончелло, перерезать железную дорогу и произвести затем форсированную атаку против Каттаро с тем, чтобы потопить все корабли, которые там окажутся. После того как итальянцы проявили решительное нежелание рисковать большими кораблями в такого рода операции, американский представитель добавил, что Соединенные Штаты готовы предоставить необходимые линейные корабли, так же как и десантные войска.

После изучения вопроса начальниками морских генеральных штабов, морской совет отложил на время вопрос об атаке Каттаро, в связи с трудностью его реализации; зато он одобрил часть проекта, касающуюся занятия части Далматинских островов, выдвигавшуюся неоднократно французами и итальянцами, и признал необходимым как можно скорее перейти к ее реализации, чтобы прервать австрийские сообщения между Северной и Южной Адриатикой.

Однако только высший военный совет мог предоставить сухопутные войска достаточной численности для того, чтобы овладеть островами и затем на них удержаться. Последний, имея в виду ожидаемое германское наступление, сначала отказал, посоветовав, тем не менее, дальнейшую углубленную проработку проекта в видах его реализации в дальнейшем. Междусоюзническая комиссия ознакомилась в Риме со старыми итальянскими проектами операции; морской совет возобновлял разговоры по этому поводу на каждой из последующих сессий; обстановка никогда не признавалась благоприятной для его реализации, и намеченная операция так и осталась неосуществленной.

* * *

Хотя активное участие в войне линейных кораблей делалось все менее и менее вероятным, Италия добилась в 1917 г. от Англии, — основной распределительницы металлов, — необходимых материалов для постройки на своих заводах четырех линейных кораблей по 28 000 *т*, похожих по типу на *Queen Elizabeth,* как наиболее мощных в то время. Конец войны заставил прекратить их постройку.

Значительные откомандирования, которые были произведены в начале года из состава экипажей итальянских линейных кораблей 2-й бригады *(Regina Elena, Vittorio Emmanuele, Roma* и *Napoli)* для укомплектования эскадренных миноносцев и патрульных кораблей, сильно ослабили эту бригаду. В апреле адмирал ди Ревель решил послать три первых корабля этой бригады на соединение с главными силами флота в Таранто, оставив в Бриндизи только *Napoli,* в качестве плавучей батареи. Бригада снялась с якоря вечером 19 апреля, в пасмурную погоду при довольно свежем ветре, и вышла 17-узловым ходом в кильватерной колонне, под эскортом восьми итальянских и французских эскадренных миноносцев. Около полуночи *Mangini,* вследствие аварии руля, стал поперек ветра и, чуть было не протаранив один из линейных кораблей, сильно таранил *Faulx* в районе задней кочегарки. Оставленные одни, оба корабля оставались на месте в течение всей ночи; в 8 часов утра *Mangini,* несмотря на серьезные повреждения, удалось взять *Faulx* на буксир, но через несколько минут буксировки *Faulx* переломился и пошел ко дну с офицером и одиннадцатью человеками из его экипажа. Спустя час после этого столкновения произошло, при аналогичных условиях, другое — между итальянским эскадренным миноносцем *Carini* и его задним мателотом, *Cairoli,* который тотчас пошел ко дну.

В дальнейшем в течение 1918 г. серьезных изменений в распределении итальянских морских сил на Адриатическом море не происходило. Адмирал ди Ревель удерживал в Венеции бригаду линейных кораблей типа *Saint Bon,* два легких крейсера, половину эскадренных миноносцев и миноносцев, находившихся в исправности, от двенадцати до пятнадцати подводных лодок, многочисленные торпедные катера различных типов, мониторы и вооруженные понтоны, которые содействовали операциям морских стрелков 3-й армии. Торпедные катера и малые миноносцы Анконы, в меняющемся составе, охраняли побережье и делали налеты на противника. В сентябре меморандум, врученный итальянскими представителями в междусоюзническом морском совете, утверждал, что «две основные задачи флота в Северной Адриатике, как и раньше, заключаются в предупреждении всякой атаки со стороны моря против правого фланга нашей армии и поддержке его всеми средствами, которые могут быть использованы на море и в лагунах».

Валона, где постоянно оставался только корабль береговой обороны *Dawole,* служила только рейдом для захода кораблей, используемых для охраны барража.

В Бриндизи итальянцы имели до десяти легких крейсеров и лидеров, шесть больших эскадренных миноносцев и десять или двенадцать меньших, около шести подводных лодок и несколько миноносцев и торпедных катеров. Англичане сохраняли в составе четырех единиц 8-ю бригаду легких крейсеров типа *Dartmouth* и, начиная с апреля, увеличивали число своих эскадренных миноносцев, которое с шести дошло в мае до двадцати и стало более тридцати в сентябре. Кроме того, они заменяли свои подводные лодки типа *H* более крупными лодками типа *E*, с плавучей мастерской и плавучей базой.

Что касается французского отряда, который насчитывал в начале года десять эскадренных миноносцев и семь подводных лодок, то в июне он был сокращен в связи с принятым междусоюзническим морским советом решением послать эскадренные миноносцы на Мудрос, для усиления эскадры Эгейского моря. Италия обусловила, что это перемещение должно рассматриваться, как временное откомандирование, согласованное с нею, чтобы оставаться на базе основного соглашения 1915 г.

В марте вице-адмирал Кузани, назначенный командующим итальянскими морскими силами с званием главнокомандующего Нижней Адриатики, поднял свой флаг на *Elba* в Бриндизи. В то же время коммодор Келли, командовавший 8-й бригадой легких крейсеров, по полномочию английского адмирала командовавшего союзными патрулями Средиземного моря, на Мальте принял командование всеми британскими силами, выделенными в Бриндизи, и подвижным отрантским барражем, который продолжал оставаться для этого района под номинальным командованием итальянского главнокомандующего.

Практически коммодор Келли сделался прямым начальником активных элементов союзных сил в Бриндизи и в частности французских кораблей, содействовавших службе барража; способ их использования определялся, впрочем, по соглашению с командиром нашего отряда.

Равным образом, в марте месяце капитан 1 ранга Хорти, произведенный в контр-адмиралы, принял главнокомандование австровенгерскими морскими силами, взамен адмирала Ньегован. Состав этих сил не подвергся изменениям, не считая вступления в строй последних кораблей улучшенного типа *Tatra*, что довело до десяти количество больших эскадренных миноносцев, которыми располагал противник.

Наконец, флотилия германских подводных лодок Адриатического моря увеличилась в 1918 г. только на две лодки, прибывшие в сентябре, — слишком поздно, чтобы быть использованными. Около пятидесяти подводных лодок, в том числе семнадцать австрийских, фигурировали в неприятельских документах, которыми мы располагали, для этого последнего года войны на Адриатике.

*Глава пятнадцатая*

# ОТРАНТСКИЙ БАРРАЖ

(1918 г.)

**Постоянный барраж. Подвижной барраж. Дело 22 апреля. Большой австрийскии проект. Дело Премуда**

Элементы постоянного барража франко-итальянской системы, в отношении которой британское адмиралтейство требовало нового испытания в декабре 1917 г., были установлены между Фано и Корфу; их установка была закончена 11 февраля 1918 г. Они великолепно выдержали зимние штормы, и англичане не выдвигали более возражений против постановки основного барража этой системы между Отранто и Фано.

Капитан 3 ранга де Куийяк, основной автор проекта, был назначен для руководства его осуществлением, трудности которого были весьма значительными. Огромное количество необходимого материала, заказанного на заводах Франции, Италии и, в особенности, Англии, прибывало нерегулярно; суда, которые должны были служить для его установки, не были всегда в готовности; необходимо было считаться со свежими ветрами, которые вынуждали прекращать работу.

26 апреля был установлен первый элемент барража в 8 милях от Отранто. В течение всего мая стояли неблагоприятные погоды, было только два рабочих дня. 3 июля 12 000 *м* было уже на месте, 1 августа 31 000 *м* и 22 августа 46 000 *м*, что продвинуло барраж на расстояние 10 миль от Фано. Команды, великолепно организованные, достигли такой натренированности, что за один день 19 августа установили 5000 *м* барража. Однако материала нехватило; пришлось ожидать его доставки. 14 сентября барраж был почти в 5 милях от Фано, а 30 сентября установка барража была завершена: она длилась пять месяцев.

Барраж имел в длину 66 километров и был разделен на звенья, приблизительно в 300 *м* каждое. Сети имели высоту в 50 *м*; их верхняя кромка была погружена на 10 *м* в воду. Они были оснащены минами системы де Куийяк и поддерживались буями. Якоря и бетонные блоки удерживали систему таким образом, что даже в центральной части канала, где глубины достигали почти 900 *м*, барраж при большом волнении показал отличную устойчивость. Технически проблема была решена великолепно.

Тем не менее, барраж был далеко не совершенным. Он начинался только в 8 милях от Отранто, и хотя широкий проход, который оставался свободным под берегом, был прегражден несколькими рядами мин, все же преграда для противника в этом месте оказывалась менее действительной. Ввиду этого командир нашего отряда, после того как постановка была закончена, потребовал, чтобы линия сетей была продлена до итальянского берега, с оставлением прохода, действительно необходимого по ширине для возможности пропуска линейных кораблей, если в этом встретилась

бы надобность. Однако обстановка в это время уже позволяла рассчитывать на скорое окончание войны, и это требование осталось без последствий.

С другой стороны, барраж не имел достаточного углубления, и уже тогда, когда он был установлен на половину ширины пролива, выяснилось, что подводные лодки с легкостью проходили под ним. «Увеличение сетей в глубину, — писал 23 августа капитан 1 ранга Фрошо в своем рапорте, — представляется в настоящее время необходимым». В то же время, на междусоюзнической конференции, собранной на Мальте, также признали эту необходимость, решив продолжить постоянный барраж до глубины 100 *м*, там, где глубины это позволяют, — постановкой американских мин под барражем, и заменой сетей другими, более высокими, — в местах, где глубины были слишком значительны и исключали возможность использования мин. Однако уже не было времени для выполнения этих решений.

Наконец, подводные лодки имели возможность проходить в полупогруженном состоянии или даже в надводном положении над сетями, если патрули их не принуждали к полному погружению, однако, даже в тех случаях, когда подвижный барраж, о котором будет речь дальше, действовал с наибольшей интенсивностью; его насыщенность средствами наблюдения никогда не была настолько большой, чтобы исключить возможность прохождения лодок над барражем, в особенности ночью. Франко-итальянский проект предусматривал целую систему сторожевиков, буксирующих мины, и патрульных кораблей для дополнения постоянного барража. Однако эта система никогда не была создана в законченном виде, и на подвижном барраже жаловались на помехи и опасности, которые могли явиться в результате движения кораблей, обслуживавших постоянный барраж. Две организации, которые должны были бы дополнять одна другую, оставались до конца в некоторой степени соперниками, и это обстоятельство, несомненно, отразилось на эффективности обеих.

Единственным успехом, который, без всякого сомнения, мог быть отнесенным на счет постоянного барража, было уничтожение германской подводной лодки *UB-53*, подорвавшейся 3 августа на минах сети, в 25 милях от Отранто, во время следования из Пола. Было захвачено 27 пленных, в том числе и командир лодки. Последний, перед выходом в операцию, был предупрежден о том, что против подводных лодок в проливе производятся соответствующие работы; о том же, что они продвинулись так далеко, к востоку, никто не знал; впрочем австрийские власти были об этом немедленно осведомлены, потому что итальянский морской министр сообщил об этом событии в печати: подводные лодки удвоили предосторожности; и представляется вероятным, что ни одна из них больше в сети не попадала.

* * *

Британское адмиралтейство не могло отказать в установке постоянного барража, на котором настаивали итальянцы и французы,

Схема 5. (Заимствована из книги Usborne „Smoke on the horizon", London, 1933.)

но оно продолжало скептически относиться к его эффективности и больше рассчитывало на подвижный барраж, который не представлялось возможным реализовать только из-за недостаточности имевшегося в распоряжении количества кораблей. Адмирал Калторп доложил план его на конференции, имевшей место в Риме, 8 февраля 1918 г., где и было вынесено постановление реализовать его в возможно кратчайший срок параллельно с постоянным баррáжем.

Он должен был простираться от параллели Каттаро до параллели Корфу (схема 5): впереди — зона ближнего наблюдения, отведенная союзным подводным лодкам; постоянное крейсерство эскадренных миноносцев: семь линий эскадренных миноносцев и патрульных кораблей, снабженных гидрофонами, между которыми находились четыре группы шлюпов с привязными воздушными шарами. Гидрофоны, установленные на суше, на обоих берегах канала, и минное поле из 2000 американских мин, протяжением в 40 миль, тянувшееся от албанского берега и не доходившее на 10 миль до итальянского, дополняли систему, действие которой, согласно расчетам англичан, контр-адмирал Ратье, французский делегат на конференции в Риме, описывал следующим образом:

«Подводная лодка, вышедшая из Каттаро, если только она не будет атакована или уничтожена союзными подводными лодками, находящимися на передовых позициях, будет замечена или обнаружена при помощи гидрофонов эскадренными миноносцами передовых линий и будет вынуждена погрузиться. Начиная с этого момента, контакт с ней будет сохранен различными линиями наблюдения: эскадренными миноносцами, дрифтерами, траулерами, следящими за противником по звуку и уточняющими его положение сдновременными наблюдениями; они следуют за ним, заставляя его таким образом оставаться в подводном положении до 150 миль пути, если потребуется, до момента, когда из-за отсутствия электричества он вынужден будет подняться на поверхность и будет уничтожен.

В общем, это дальнейшее развитие проекта, одобренного конференцией на Мальте в марте 1916 г.; единственное различие заключается в использовании более мощных средств, в особенности гидрофонов, которые после длительных опытов были введены на вооружение.

Полные веры в этот проект, англичане высказывали пожелание, чтобы для его скорейшего осуществления пожертвовали службой эскортов, для которой именно в это время приносили величайшие жертвы. Наш представитель смог, однако, добиться того, чтобы эскорты, эффективность которых была вне сомнения, продолжали развертываться, между тем как подвижной барраж никогда не был доведен до предположенного состава.

Его первые элементы, введенные в действие 16 апреля, составляли кроме 50—60 дрифтеров, продолжавших буксировать свои сети на линии Фано — Санта Мария ди Леука, около десяти эскадренных миноносцев, патрулировавших на параллели Валона, два дивизиона моторных катеров из Канады на параллели Порто Па-

лермо и к югу четыре эскадренных миноносца или миноносца. Все корабли были снабжены гидрофонами. К этому составу подвижного барража вскоре были добавлены привязные шары; затем, в конце мая, к югу от дрифтеров — четыре дивизиона траулеров; немного позже американские охотники за подводными лодками и, наконец, несколько итальянских моторных катеров, не говоря об авиации (итальянские самолеты из Бриндизи, Варано и Валоны, французские с Корфу, английские из Отранто). Все английские эскадренные миноносцы, число которых увеличивалось ежемесячно, были используемы для барража. Два дивизиона французских эскадренных миноносцев принимали участие в этой службе до их ухода; итальянские — обеспечивали эскортирование поперек канала.

21 февраля *Airone* одним из последних достиг успеха, потопив буксируемой миной австрийскую подводную лодку *U-23,* которая промахнулась, стреляя торпедой по войсковому транспорту *Menfi,* шедшему из Бриндизи в Валону. 26 апреля *Ardea* потопил другую подводную лодку (вероятно *U-40*) тем же оружием и при аналогичных условиях.

В мае месяце различные корабли подвижного барража заметили или выслушали тридцать три подводных лодки, из которых девять были безуспешно атакованы; зато английский эскадренный миноносец *Phoenix,* находившийся вблизи дрифтеров, был торпедирован и потоплен одной из них. В июне было обнаружено тридцать шесть переходов подводных лодок; десять из последних были атакованы; две атаки, вероятно, оказались удачными; личный состав кораблей барража мало-помалу тренировался. В июле сорок три подводных лодки были замечены или выслушаны, из них четырнадцать атакованы. В числе последних одна лодка несомненно была потоплена бомбами английского эскадренного миноносца *Martin,* который преследовал ее в течение пяти часов. 19 августа *U-32* была обнаружена при помощи гидрофонов и преследовалась в течение двадцати шести часов; однако ей удалось скрыться, не получив повреждений, несмотря на то, что по ней было сброшено более шестидесяти бомб. 25 августа другая лодка, название которой не могло быть установлено, была потоплена бомбами моторного катера. Преследования становились все более и более частыми: в сентябре без обнаружения уже не удается пройти ни одной подводной лодке; они преследуются в течение многих часов и подвергаются атаке или кораблями подвижного барража, или самолетами; за этот месяц бомбы траулеров потопили, вероятно, две лодки. Таким образом усиление риска, связанного для неприятельских подводных лодок с проходом Отрантским проливом, совпадает с уменьшением успешности их крейсерства в Средиземное море: в то время как для первых пяти месяцев 1918 г. средняя месячная цифра потопленного союзного тоннажа на этом море достигает 115 000 *т,* в июне она падает до 50 000 *т* и удерживается на этой средней цифре до октября. Все же в сентябре, например, более двадцати пяти подводных лодок оперировали вне Адриатики. Тем не менее, эскорты, патрули, применение маскировки, — все меры, принятые союзными флотами, сделали их за-

дачу слишком трудной. На всех морях подводные лодки были окончательно побеждены.

Увеличение числа патрульных кораблей в Отрантском проливе в средине апреля должно было привлечь внимание австрийского командования, которое немедленно решило попробовать произвести против них операцию легкими силами. 22 апреля пять эскадренных миноносцев покинули Каттаро после полудня и направились к западной части барража.

Шесть союзных эскадренных миноносцев (пять английских и один французский) патрулировали в лунную ночь, при штилевой погоде вне линии дрифтеров, немного к северу от параллели Отранто. Они были разбиты на три группы на расстоянии 8 миль друг от друга (*Jackal* и *Hornet* — на западе, *Comet* и *Torrens* в центре и *Cimeterre* и *Alarm* — на востоке) и ходили попеременно курсами восток — запад, 12-узловым ходом, поворачивая одновременно каждые пятьдесят минут.

В 21 ч. 30 м., будучи в десяти милях от итальянского берега, *Jackal* заметил на севере группу неприятельских кораблей, идущих строем фронта, курсом на юг. На его опознательный сигнал последние ответили открытием огня. Антенна радиотелеграфа *Jackal* была сбита; выпустив зеленую ракету — сигнал для сосредоточения, он лег курсом на юг, чтобы, в ожидании подкреплений, заманить австрийцев. Последние, однако, направились к востоку, затем к юго-востоку, продолжая огонь. *Hornet* с заклинившимся, в результате аварии, рулем начал кружиться на месте и затем, потеряв ранеными командира и двух офицеров, имея пожар в пороховом погребе и течь в носовой части, был вынужден выйти из боя. В 22 ч. 10 м. после присоединения групп *Comet* и *Cimeterre*, дивизион начал преследование противника, уходившего в направлении к Дураццо. В час ночи приказом коммодора из Бриндизи, эскадренным миноносцам из опасения мин было запрещено подходить ближе 10 миль к берегу. В Бриндизи все корабли развели огонь в топках котлов. В 22 ч. 30 м. два крейсера и два итальянских эскадренных миноносца вышли в море. В 22 часа вышел и *Gloucester*, находившийся в Валоне для прохождения учебно-боевой подготовки; однако к моменту их подхода к месту действия противник уже оказался в безопасности.

Сюрприз не удался; это маленькое дело оказало великолепное влияние на настроение команд дрифтеров, почувствовавших, наконец, себя под защитой. В то же время оно заставило австрийцев быть более осторожными.

Однако возраставшие помехи, которые барраж оказывал неприятельским подводным лодкам, настояния морского генерального штаба в Берлине, чтобы сделали «что-нибудь» на Адриатике, и желание добиться успеха, который он считал легко доступным, привели адмирала Хорти к проработке плана операции крупного масштаба, с использованием почти в полном составе флота, поставленного под его командование.

Воздушные разведки в сторону Бриндизи, Валоны и до Корфу включительно выявили количество и дислокацию тех сил, кото-

рые могли быть введены в дело со стороны союзников. 9 июня четыре легких крейсера типа *Novara* и восемь эскадренных миноносцев типа *Tatra* — эти быстроходные и хорошо вооруженные корабли — сосредоточились в Каттаро. Они должны были выйти оттуда на следующий день, вечером, с целью форсировать Отрантский пролив, спуститься на 20 миль к югу, чтобы отвлечь на себя крейсера из Бриндизи, и, поднявшись затем до линии Фано — Леука, атаковать силы барража. Двенадцать подводных лодок получили задание сняться с якоря в ночь с 9 на 10 июня и занять позиции в определенных секторах на вероятных путях кораблей союзников; две из них должны были выставить мины на фарватерах Бриндизи и Валоны (возобновление тактики 15 мая 1917 г., которая повела к гибели *Boutefeu).* Три линейных корабля типа *Erzherzog,* прибывшие в Каттаро 8 июня, согласно плана, располагались в открытом море по меридиану, вдоль албанского побережья. Наконец, *Tegethoff, Szent Istvan, Prinz Eugen* и *Viribus Unitis* эшелонировались между Рагузой и Отрантским проливом, последний в 15 милях к югу от параллели Бриндизи. Эти четыре линейных корабля, охранявшиеся каждый эскортом миноносцев и предшествуемые самолетами, покинули Пола, для перехода в Каттаро, двумя группами: *Viribus Unitis* и *Prinz Eugen* — 8 июня и *Szent Istvan* и *Tegethoff* — 9-го числа. Союзники об этих приготовлениях ничего не подозревали. [61]

9-го же июня, вечером, два итальянских торпедных катера вышли из Анконы на буксире миноносцев для разведки каналов Далматинских островов, в районе Зары. Это был поход из категории тех, которые производились почти каждую ночь, обычно без результатов, но которые адмирал ди Ревель предписал производить столь часто, насколько это окажется возможным, в надежде на могущий представиться случай. Оставив буксировавшие их миноносцы, с которыми они должны были встретиться через несколько часов в условленном рандеву, катера стали выжидать, между островами Луссин и Лунга, появления противника. Не обнаружив ничего особенного, они были уже готовы направиться в обратный путь, как вдруг, около 3 ч. 15 м., находясь примерно в 3 милях от Премуды, командир группы Риццо заметил на севере дымы. Море было спокойно, высоко стоящая луна, несмотря на легкий туман, давала хорошую видимость. Риццо предполагал сначала, что он имеет дело с миноносцами, посланными его преследовать. Хотя его катера располагали ходом в 20 узлов, который давал мало шансов на возможность от них скрыться, он решил воспользоваться получасом, который оставался еще до рассвета, чтобы их атаковать. Приблизившись, он быстро установил, что имеет дело с линейными кораблями: в самом деле, это были *Szent Istvan* и *Tegethoff,* шедшие в кильватерной колонне курсом к югу, имея впереди эскадренный миноносец *Velebit* и шесть миноносцев на флангах.

Снизив ход до минимума, чтобы сделать возможно менее слышным шум моторов и избегнуть буруна, подымаемого ахтерштевнем торпедных катеров, Риццо обошел корабли на хорошей

дистанции спереди. Затем он проскользнул между двумя миноносцами, которые охраняли *Szent Istvan* с правого борта, увеличил ход и с дистанции в 300 *м* выпустил одну за другой две своих торпеды, которые и попали в линейный корабль, около миделя. Было 3 ч. 25 м.: десяти минут оказалось достаточным, чтобы, приняв решение и выполнив его, достигнуть наиболее блестящего успеха в войне на Адриатическом море.

Второй моторный катер, который следовал за ним на близкой дистанции, в свою очередь выпустил торпеды по *Tegethoff,* но одна из его торпед зарылась и прошла под килем корабля, а другая отклонилась в сторону. Оба катера полным ходом стали уходить. Риццо, преследуемый *Velebit,* который точно держал ему в кильватер, бросал в свою струю бомбы; взрыв одной из них произошел вблизи ахтерштевня миноносца; последний рыскнул вправо, что позволило катерам скрыться в противоположную сторону и без дальнейших помех присоединиться к ожидающим их миноносцам. *Szent Istvan* медленно погружался в воду и в 6 часов утра перевернулся; *Tegethoff* и миноносцы приняли на борт его экипаж, за исключением 4 офицеров и 85 человек команды, пропавших без вести.

Австрийцы сделали вывод, что задуманная ими операция сделалась известной противнику и что поскольку союзники оказались настороже, внезапность операции была исключена. Вдобавок их подводные лодки были обнаружены подводными лодками союзников (*Faraday* и *Franklin*), которые неудачно их атаковали и подверглись бомбардировке с самолетов. Наконец, в Каттаро были перехвачены оживленные радиопереговоры. После полудня 10 июня телеграмма из Вены предписала прекратить операцию, так как «план ее был выдан». *Viribus Unitis* и *Prinz Eugen,* которые достигли уже широты Меледа, повернули обратно и вместе с *Tegethoff* и миноносцами возвратились в Пола.

Между тем, тревога в Бриндизи была дана по другому поводу. 10-го числа в 3 ч. 30 м. *Franklin,* преследуя неприятельскую подводную лодку, дал об этом на параллели мыса Мендерс радио; однако, благодаря ошибке в наборе или разборе сигнала, последний был понят как означающий «вижу семь неприятельских кораблей». Два легких итальянских крейсера немедленно вышли при содействии авиации на поиски этого противника; затем три английских крейсера в сопровождении шестнадцати эскадренных миноносцев; разведка, доведенная до точки, отстоящей на 15 миль от мыса Мендерс, не дала никаких положительных данных, и все корабли к ночи возвратились в базу.

Утром на следующий день итальянская подводная лодка, охранявшая вход на фарватер, ведущий к Бриндизи, заметила перископ; несколькими часами позднее произошел очень сильный взрыв: это взлетела на воздух германская подводная лодка, попав на одну из поставленных ею же мин; в дальнейшем наши тральщики уничтожили их ранее, чем они могли принести какой-либо вред.

Таким образом, в результате случайных обстоятельств, потерпел неудачу план единственной операции крупного масштаба, за-

думанной противником. Австрийцы не разрабатывали нового плана, и их линейные корабли не выходили больше в море; их легкие корабли в дальнейшем будут выходить, вплоть до конца войны, но только для поддержки издали самолетов или для эскортирования конвоев, проскальзывавших из порта в порт.

---

*Глава шестнадцатая*

## ГОСПОДСТВО НА АДРИАТИКЕ

(1918 г.)

**Надводные корабли. Союзные подводные лодки. Авиация. Бомбардировка Дураццо. Итальянские торпедные катера. Форсирование Пола**

Обслуживание Отрантского барража, эскортирование транспортов на переходах от одного берега Адриатики до другого и выходы, для поддержки авиации, были достаточной задачей для использования, в течение 1918 г., легких сил союзников, базировавшихся на Бриндизи. Большинство крейсеров и несколько эскадренных миноносцев находились всегда в готовности к использованию. Много раз поднимался вопрос о высылке дивизиона к Каттаро, чтобы захватить австрийские миноносцы, эскортировавшие выходящие в море подводные лодки или ожидавшие их возвращения за пределами минных заграждений. Этот проект, в связи с большим риском, не был реализован. С своей стороны, капитан 1 ранга Келли предложил операцию, имевшую целью перехватить войсковые транспорты, которые иногда проходили между Дураццо и каналом Меледа. Несмотря на присутствие подводных лодок и торпедных катеров 20 июня крейсера *Lowestoft* и *Dartmouth* с шестнадцатью эскадренными миноносцами (из них четыре французских) произвели рейд в албанские воды, от Антивари до Дураццо, не встретив противника. *Dehorter* и *Cimeterre,* выделенные на разведку к мысу Мендерс, были атакованы гидросамолетом из Дураццо, бомбы которого легли в непосредственной близости от них. Это был последний выход наших эскадренных миноносцев на Адриатике: несколько дней спустя они покинули Бриндизи, отправившись на Мудрос; подобные походы больше не возобновлялись.

Торпедные катера, которыми итальянский флот к средине года обладал в количестве около трехсот единиц различных типов, совершали многочисленные походы к албанскому побережью. На рейде Дураццо они потопили 12 мая транспорт *Bregenz* с войсками; однако, на следующий день, появившись перед Антивари, они оказались вынужденными отступить, остановленные световой преградой и огнем батарей: защита портов по ночам, благоприятным для атак, была постоянно на-чеку.

В июле итальянская армия в Албании потребовала содействия морских сил при ее продвижении вдоль побережья. Английские мониторы *Sir Thomas Picton* и *Earl of Peterborough,* пришедшие из Венеции, в течение месяца подвергали обстрелу неприятельские

позиции; дивизион малых итальянских миноносцев и торпедные катера несли службу противолодочного охранения, а английские самолеты из Отранто, переброшенные в Валону, обеспечивали пристрелку. В начале августа оба монитора вернулись в Венецию.

5 сентября дивизион итальянских эскадренных миноносцев, лидируемый *Nibbio,* совершил набег на Каттаро, обеспечивавшийся воздушной разведкой. Около Дульциньо он обстрелял три австрийских миноносца, занимавшихся тралением; эти миноносцы полным ходом ушли в Сан Джиовани ди Медуа, под защиту минных заграждений и береговых батарей.

Опасение минных заграждений продолжало стеснять движение кораблей обеих сторон. Австрийцы периодически их выставляли у своего побережья, используя для этой цели эскадренные миноносцы; задача постановки мин перед итальянскими портами лежала на германских подводных лодках; их мины неоднократно затраливали перед Бриндизи, Валоной, Леука и Фано. Итальянцы также выставили большое количество мин, в особенности в каналах Далматинских островов и на прибрежном фарватере между Каттаро и Дураццо. Для этих операций они, обычно, использовали миноносцы и моторные катера; последние принимали от шести до восьми мин; несколько итальянских подводных лодок были также оборудованы под подводные заградители, по образцу германских подводных лодок типа *UC*. В ночь с 4 на 5 сентября *Mirabello* выставил заграждение из пятидесяти мин в 10 милях от Каттаро. Эта постановка была выполнена в порядке обеспечения операции дивизиона *Nibbio,* которая состоялась на следующий день. Многочисленные оборонительные минные заграждения были также выставлены в итальянских водах.

Мины явились причиной гибели 19 августа в устьях Бояны большого итальянского парохода *Gorizia* и многих австрийских судов: перед мысом Рондони 19 марта парохода *Linz,* перевозившего 970 солдат и моряков, из которых только 342 было спасено эскортировавшими пароход миноносцами; другого парохода в канале Курцола — 21 сентября; 3 октября, также около Рондони, госпитального судна *Oceania,* которое для спасения своего личного состава должно было выброситься на берег; *Oceania* была взорвана австрийцами несколько дней спустя, когда они эвакуировали Дураццо. Большое количество мин делало Адриатику вообще опасной для судоходства; после каждого шторма встречали сотни сорванных мин. Однако благодаря систематическому тралению, производившемуся обеими воюющими сторонами, использованию самолетов и моторных катеров, вследствие прозрачности воды легко обнаруживавших мины, и, наконец, благодаря использованию параванов, результаты применения мин оказывались, в общем, весьма посредственными.

* * *

В 1918 г., как и в предшествовавшие годы, посредственной оставалась также и эффективность использования союзных подводных лодок. Это обстоятельство являлось содержанием многих рапортов, старавшихся выявить причины их неуспеха.

Среди этих причин мы уже отметили климатические условия Адриатического театра, исключительную редкость случаев для производства атак, — в связи с почти полным прекращением неприятельского судоходства, и отсутствие связи между подводными лодками и другими кораблями военно-морских сил. К этому необходимо добавить, что наши подводные лодки, не встречая почти надводных кораблей, как объектов атаки, в 1918 г., были преимущественно использованы для борьбы с подводными лодками противника. Успехи германских подводных лодок не были в этой области более значительными, чем наши, а успехи англичан были достигнуты только на других театрах, где обстоятельства являлись более благоприятными и где оказывалось возможным использование способов, неприменимых на Адриатике. Кроме того, командиры не были натренированы в этом специальном виде атак — в противоположность германским командирам, которые перед выходом в крейсерство проводили целую серию упражнений. Некоторые из наших командиров, когда они в первый раз оказывались лицом к лицу с противником, не имели за собой даже условно проведенной торпедной атаки. Наконец, иногда торпеды или не взрывались или уклонялись от данного им направления. Это происходило или в результате несовершенства торпед, или от плохого ухода за ними, объяснявшегося отсутствием соответствующих для них помещений и должной подготовленности личного состава. Старание и выносливость личного состава не оказывались достаточными, чтобы уравновесить причины, обусловливавшие слабую эффективность торпедного оружия подводных лодок в то время.

Кроме участия в совместных с другими силами операциях, союзные подводные лодки высылались, так же как и в предшествовавшие годы, на позиции в определенные сектора, как в открытом море, так и у неприятельского побережья. Эти позиции, как правило, представляли собою квадраты со сторонами в 10 миль, разделенные друг от друга минимум таким же расстоянием, но не имевшие по большей части никаких видимых границ: в результате возникала опасность выйти из их пределов, не подозревая об этом. Так случилось, например, когда в сумерки 16 апреля английская подводная лодка *HB-1* торпедировала итальянскую *H-5,* с которой спаслись только два офицера и три матроса: обе подводных лодки ошиблись в счислении. Произошел и ряд других случаев, правда, не имевших столь тяжелых последствий; так, 23 июля *Artémis* была атакована двумя английскими самолетами из Отранто, которые сбросили в нее бомбы, когда она находилась на глубине большей чем 20 *м;* 14 июля ту же подводную лодку обнаружили гидрофоны двух английских эскадренных миноносцев, которые ее атаковали артиллерийским огнем и бомбами, а затем с помощью других кораблей Отрантского барража преследовали лодку в течение трех часов, покуда ей не удалось скрыться. *Volta* также была обстреляна миноносцами. Наоборот, 28 мая *Le Verrier* чуть не атаковала английские эскадренные миноносцы, о проходе которых через свою зону она была осведомлена позднее и которых она опознала в последний момент.

Мина, по всей вероятности, явилась причиной гибели еще одной нашей подводной лодки: *Bernouilli,* посланная на позицию к западу от Каттаро, не вернулась 13 февраля, как это было предусмотрено; эскадренные миноносцы и самолеты тщетно ее искали в течение трех дней; обстоятельства ее гибели так и остались неизвестными. Лейтенант Одри, который ею командовал, принадлежал к числу лучших командиров наших подводных лодок.

Единственный успех союзных подводных лодок в Нижней Адриатике, за 1918 г., принадлежал английской *HB-4,* которая 24 мая потопила двумя торпедами германскую подводную лодку *UB-52,* возвращавшуюся из крейсерства, в открытом море вблизи залива Дрина; командир лодки и один человек из состава команды были захвачены в плен. Мы не перечисляем неудачных атак, которых было около двадцати. Лишь одна из них представляет любопытные особенности: 25 июля, к 23 часам, *Le Verrier,* находившаяся с застопоренными машинами в надводном положении между мысами Рондони и Мендерс, заметила перископ, который задел ее корпус; это была *U-47,* которая ее случайно задела. Всплыв немного дальше с большим креном и перископом, согнутым к корме, неприятельская лодка выпустила торпеду, которая не попала в *Le Verrier,* тщетно пытавшуюся ее таранить. 20 сентября та же *U-47* оказалась более счастливой: в 4 часа, в светлую ночь, она внезапно атаковала *Urce,* производившую в надводном положении зарядку своей батареи в 7 милях от мыса Рондони. Наша лодка, торпедированная необнаруженным ею противником, немедленно пошла ко дну; мичман Ляпейр, который нес вахту, был сброшен в море взрывом и оказался единственным спасенным.

Вблизи неприятельского берега, союзным подводным лодкам приходилось считаться со специально организованными флотилиями противолодочной обороны противника. Они состояли из миноносцев и малых пароходов, обеспеченных воздушной разведкой и вооруженных буксируемыми минами и весьма сильными бомбами. 22 июля одна из этих флотилий сбросила двадцать пять таких бомб по одной английской подводной лодке, находившейся в погруженном состоянии. «Взрыв накренил подводную лодку, — рассказывал командир, — как шквал, налетевший на парусник». В августе и сентябре итальянские *H-7* и *H-8* также были преследуемы в течение многих часов и избежали такового в дальнейшем только с большим трудом. Таким образом деятельность австрийской противолодочной обороны делала еще более трудной неблагодарную задачу, стоявшую перед союзными подводными лодками.

* * *

Авиация обоих противников в течение 1918 г. проявила чрезвычайную активность. Итальянские авиационные станции, многочисленные уже в предшествовавшем году, были развернуты еще более; английская эскадрилья имела тридцать аппаратов, распределенных между Отранто и Санта Мария ди Леука, и 1 июля в Порто Корсини была развернута американская эскадрилья из 36 гидросамолетов. Кроме полетов над Отрантским барражем, во взаимодействии

с частями французской морской авиации на Корфу, воздушные силы союзников производили разведку, поиски подводных лодок, бомбардировки Каттаро, Дураццо, Далматинских островов и всех малых портов, используемых противником. В благоприятное время года эти бомбардировки становились ежедневными, а Дураццо подвергался им до четырех или пяти раз в день. 23 мая итальянский самолет потопил австрийский миноносец *94* в районе Дураццо; 20 августа старый броненосец береговой обороны *Monarch* был слегка поврежден бомбой. Материальные результаты этих атак являлись, однако, в общем, посредственными, но зато был весьма значительным как их моральный эффект, так и эффект от сбрасывания большого количества пропагандистской литературы. [62]

Австрийская авиация, которая располагала значительно меньшим числом самолетов, бомбардировала Отранто, Валону и один раз, 9 июня, Бриндизи, двенадцатью самолетами, в процессе подготовки операции крупного масштаба, намеченной на следующий день. Она производила также разведку, в особенности Валоны, но все же в большей мере применялась для поисков вблизи берегов подводных лодок и мин, а также для борьбы с самолетами союзников, когда это позволяло своевременное поступление сведений о их появлении.

У обеих сторон авиация почти всегда поддерживалась эскадренными миноносцами, миноносцами или торпедными катерами. Эти выходы, впрочем, не приводили к каким-либо столкновениям на море.

Изредка в Южной Адриатике были использованы дирижабли. Цеппелин *L-59,* бомбардировавший Неаполь, был замечен *Circé* в районе Сан Джиовани ди Медуа; 7 апреля в 30 милях от Каттаро он погиб от пожара. 17 августа также погиб со всем личным составом итальянский дирижабль *A-1,* который направлялся в Каттаро для его бомбардировки.

* * *

Когда, в середине сентября, наступление восточных армий привело к прорыву болгарского фронта и началось беспорядочное отступление противника, генерал Франшэ Д'Эсперей, главнокомандующий на востоке, выразил желание помешать отступавшему противнику найти в Албании морскую базу для снабжения и эвакуации и потребовал морской операции против Дураццо.

Этот порт находился в зоне, где итальянцы требовали инициативы операций, почему французское правительство тотчас передало это требование итальянскому, подчеркнув неотложность операции и добавив, что если итальянский флот этой задачи не выполнит, то ее возьмет на себя французский флот. Адмиралу Гошэ, на Корфу, было предписано быть в готовности.

Адмирал ди Ревель не являлся сторонником использования на Адриатике линейных сил, так как здесь они подвергались, по его мнению, слишком значительному риску. Но, говорит итальянский историк Манфрони, «поставленный перед альтернативой позволить нашим союзникам проводить военную операцию в Нижней Адриатике под их собственным флагом, или действовать самим, началь-

ник морского генерального штаба не колеблясь сделал выбор и отдал приказы, необходимые для проведения операции средствами нашего флота с соблюдением всех необходимых предосторожностей для того, чтобы избежать тяжелых случайностей».

26 сентября итальянское правительство ответило, что с 27-го числа итальянский флот приступит к разработке операции против Дураццо и постарается ее осуществить в возможно кратчайший срок. Адмирал ди Ревель 28 сентября отправился из Рима, чтобы лично заняться ее организацией в Бриндизи: он предполагал, после бомбардировки порта, протралить канал, пользуясь которым эскадренные миноносцы должны были войти в порт и уничтожить пристани, склады и плавучие средства порта. Эта вторая часть проекта была, впрочем, тотчас оставлена, и на конференции, которая имела место 30 сентября на борту *Etna* для уточнения деталей проведения операции, председательствовавший, адмирал Кузани, заявил, что твердым решением итальянского морского генерального штаба было сведение к минимуму возможности случайностей и что роль миноносцев и торпедных катеров должна быть ограничена сторожевой службой при крупных кораблях. Были уточнены цели, по которым надлежало нанести удар: оборонительные сооружения, военные учреждения всякого рода, корабли на якоре и шаланды. Ввиду наличия минных заграждений, границы которых не были точно известны, было решено, что итальянские крейсера, вооруженные 250-*мм* орудиями, не будут приближаться к городу ближе 12 000 *м*, а английские должны будут вести огонь с дистанции в 10 000 *м*, чтобы добиться большей эффективности от их 150-*мм* пушек.

Утром 2 октября корабли, назначенные для проведения атаки, вышли из Бриндизи. Это были итальянские крейсера *San Giorgio* (под флагом контр-адмирала Палладини), *Pisa* и *San Marco*, английские крейсера *Lewestoft* (капитан 1 ранга Келли), *Dartmouth* и *Weymouth*, эскортируемые пятнадцатью английскими и итальянскими эскадренными миноносцами, итальянскими торпедными катерами и американскими охотниками за подлодками. Одна группа крейсеров и эскадренных миноносцев держалась в 20, а другая в 40 милях к югу от Каттаро; линейный корабль *Dante Alighieri*, под флагом адмирала ди Ревель, сопровождавшийся пятью крейсерами, двумя эскадренными миноносцами и торпедными катерами, находился в 40 милях к юго-западу от этого порта. Миноносцы были эшелонированы на пути Бриндизи — Дураццо, чтобы иметь возможность поддержать самолеты; буксир и миноносец находились в море вблизи Дураццо в готовности оказать помощь кораблю, потерпевшему аварию. Наконец, четыре французские подводные лодки, две английские и две итальянские были распределены на позициях вдоль берега между Каттаро и заливом Дрин.

Операция началась семью последовательными воздушными бомбардировками, произведенными утром 53 гидросамолетами, под прикрытием 29 истребителей. В 12 ч. 10 м. отряд, во главе с *San Giorgio*, прибыв в назначенную точку, открыл огонь по берегу и стоявшим на якоре кораблям. Это были плавучий госпиталь *Baron*

*Call,* груженный боеприпасом парусник, два вооруженных парохода, эскадренные миноносцы *Dinara* и *Scharfschütze* и миноносец *87*.

*Baron Call* снялся с якоря и после осмотра английским эскадренным миноносцем был освобожден. Дивизион торпедных катеров, направленных для опознания противника, атаковал вышедшие с рейда австрийские эскадренные миноносцы, пытаясь их торпедировать, но единственная попавшая торпеда не взорвалась, и катера, под огнем противника, повернули на 180° и отошли. Одиночный торпедный катер приблизился ко входу в порт и также неудачно выпустил торпеду по одному из пароходов, оставшихся на якоре. Австрийские эскадренные миноносцы пытались преследовать торпедные катера, но были отогнаны английскими эскадренными миноносцами.

В течение этого времени итальянская бригада произвела обстрел, продолжавшийся 45 минут. В момент, когда приблизились английские крейсера, чтобы ее сменить, концевой *Weymouth* был подорван торпедой австрийской подводной лодки *U-31,* возвращавшейся из крейсерства. Взрыв вызвал аварию руля *Weymouth;* крейсер вышел из строя, управляясь машинами, в то время как *Lowestoft* и *Dartmouth* продолжали, в течение 20 минут, обстрел берега. После безрезультатного преследования *U-31,* эскадренные миноносцы выпустили также безрезультатно еще несколько торпед по судам, стоявшим на якоре, а затем весь отряд возвратился в Бриндизи.

Город получил некоторые повреждения. Порт (который австрийцы начали с 28 сентября подготовлять для эвакуации) не был сделан непригодным для использования противником в качестве базы, так как, когда 14 октября итальянцы его заняли, они смогли его использовать без каких-либо затруднений. Снаряды вызвали пожары на двух стоявших на рейде судах и убили двух человек на борту *Scharfschütze.* Со стороны союзников потерь не было: береговые батареи, которые, повидимому, стреляли наудачу, не имели попадания ни в один корабль.

* * *

В Верхней Адриатике эскадрильи бомбардировочных самолетов при поддержке истребителей (в том числе пятнадцати французских, базировавшихся на Венецию) часто атаковывали в 1918 г. арсенал Пола, морские и промышленные учреждения истрийского побережья и принимали совместное с сухопутной авиацией участие в военных операциях. Имели место, как и в предшествующие годы, многочисленные заградительные операции в районе Триестского залива и несколько стычек миноносцев на большой дистанции. Итальянские подводные лодки имели два успеха: 12 февраля *F-7* потопила небольшой австрийский пароход, составлявший часть конвоя, а 6 июля *F-12* потопила ночью австрийскую подводную лодку *U-20* в полупогруженном состоянии в Венецианском заливе.

Однако свое превосходство в Северной Адриатике итальянцы обеспечивали главным образом использованием торпедных катеров. Близость неприятельского побережья и весьма частые штили сделали этот участок Адриатического морского театра исключительно благоприятным для их использования. Кроме дела Премуда, о ко-

тором мы уже говорили, катера предпринимали и другие налеты, отличавшиеся особой отвагой, на австрийские порты.

Первые же их налеты заставили противника насторожиться. Повсюду барражи начали закрывать проходы, и бдительное наблюдение затрудняло приближение к ним. Возникла необходимость в беззвучном приближении: начали строить торпедные катера с двойным двигателем, имевшие кроме нефтяного мотора еще и электромотор, питаемый от аккумуляторов, дающих им возможность пройти миль двенадцать малым ходом; были построены и торпедные катера только с электрическим двигателем, с очень ограниченным районом действия, которые поднимали на миноносцы, чтобы спустить их на воду в непосредственной близости от пункта, намеченного для их использования. Для разрезания стального кабеля барражей использовались сильные ножницы и круглые пилы, приводимые в движение электрическим мотором. Когда же противник, убедившись в необходимости более солидных преград, начал применять в проходах непрерывные боны, состоявшие из толстых бревен, которые они не могли преодолеть, итальянские инженеры сконструировали торпедный катер-танк, с высоко поднятой носовой частью, с винтом, защищенным кормой, с откидным рулем и с бесконечной цепью, снабженной гусеницей с зацепами, — по бортам. Такого рода соревнование в изобретательности затянулось до конца войны.

10 февраля три торпедных катера с двойным двигателем, из которых ведущим был катер под командой капитана 2 ранга Риццо, а на одном из остальных находился на борту Габриэль д'Аннунцио, вышли из Венеции на буксире сначала эскадренных миноносцев, а затем, вблизи неприятельского берега, — малых миноносцев, которые их довели до залива Кварнеро; там они отдали буксиры и пошли под нефтяными моторами курсом ко входу в бухту Буккари, куда они пришли в половине первого ночи. Следуя далее под электромоторами, они произвели разведку рейда и обнаружили четыре торговых парохода, стоявших на якоре. Распределив между собою цели, они выпустили, одновременно, шесть своих торпед. Но пароходы имели поставленные противоторпедные сети; только одна торпеда взорвалась, остальные были задержаны сетями. Катера, оставшиеся необнаруженными в течение часа, после атаки полным ходом ушли в море и соединились с прикрывавшими их миноносцами.

Такого рода налеты, даже тогда, когда они не приносили материальных результатов, производили значительное впечатление как в Италии, так и равным образом в Австрии. При таких условиях австрийское командование намеревалось ответить на итальянский налет столь же отважным предприятием.

В ночь с 5 на 6 апреля отряд в шестьдесят человек, под командой лейтенанта, одетых в итальянскую форму, высадился со шлюпки на пустынном берегу в 30 *км* к югу от Анконы и направился к этому городу. Проведя день в частном поместье, он с наступлением ночи вошел в Анкону, обменявшись предварительно с попавшимися навстречу солдатами шутками на итальянском языке.

Отряд добрался до порта, не возбуждая никаких подозрений, и уже готов был овладеть стоявшими у набережной торпедными катерами, что являлось целью экспедиции, как два матроса триестинца, выйдя из рядов, подняли тревогу выстрелами из револьверов в воздух. Окруженные австрийцы оказались вынужденными сложить оружие. Если бы не имела места измена, эта смелая попытка, по всей вероятности, кончилась бы успехом. Результатом ее явилось значительное усиление службы наблюдения вдоль всего адриатического побережья.

* * *

В это время в Венеции тщательно изучали различные проекты, общая цель которых заключалась в форсировании входа в Пола для уничтожения австрийских линейных кораблей. Такого рода операция являлась исключительно трудной, ввиду сосредоточения препятствий и различных средств обороны у входа в базу. Там находилось не менее десяти рядов толстых бревен, соединенных цепями и стальными канатами, запутанными над и под водой; вооруженные шлюпки все время сновали вокруг; организация защиты завершалась наличием прожекторов и батарей, установленных на берегу. Вначале было намерение превратить старый линейный корабль *Re Umberto* в подобие тарана, который должен был прорвать боны; флотилия торпедных катеров должна была следовать позади него в проделанную им брешь, в то время как жестокая воздушная бомбардировка отвлекла бы внимание противника. Затем подготовляли шлюпки, снабженные минами, которые должны были взорвать боны. Наконец, оборудовали новую подводную лодку *Galileo Ferraris* с расчетом, чтобы она могла пройти под препятствиями. Все эти проекты не были осуществлены.

14 апреля два торпедных катера-танка отправились для форсирования прохода. Однако ночь была до такой степени темна, что они не могли найти входа. На рассвете они оказались чрезвычайно близко от берега, вследствие чего были потоплены своими конвоирами, не имевшими возможности буксировать их достаточно большим ходом.

В ночь с 13 на 14 мая торпедный катер-танк *Grillo,* с командой в составе капитана 2 ранга Пеллегрини и трех охотников, был отбуксирован *Abba* до точки, отстоявшей на несколько миль от Пола, а дальше до непосредственной близости барража обычным катером. Используя свои гусеницы, он начал взлезать на первый ряд бревен. Однако одна из сторожевых шлюпок, заметив его, открыла свой прожектор, вслед за тем оказалась приведенной в действие вся оборона: снаряды и пули падали вокруг *Grillo;* несмотря на это и на то, что прожектора не выпускали его из лучей, *Grillo* продолжал свое восхождение. В две с половиной минуты был преодолен первый бон, три следующих — в еще более короткий срок. Однако, ввиду приближения какого-то небольшого судна и невозможности от него скрыться, Пеллегрини решил уничтожить катер: он открыл затопление и установил механизм своих бомб на взрыв с задержкой. *Grillo* пошел ко дну и взорвался под водой;

его экипаж был взят в плен и доставлен на *Viribus Unitis*. Как раз среди ракет, выпущенных австрийцами, конвоиры *Grillo*, оставшиеся в море, различили две, которые согласно договоренности при уходе катера должны были означать: «Я потопил один линейный корабль типа *Viribus*» и «Я потопил торпедный катер». Таким образом стало понятным итальянское коммюнике, выпущенное два дня спустя, торжественно сообщавшее об уничтожении одной из сильнейших единиц неприятельского флота, как раз той самой, на которую были доставлены Пеллигрини и его отважные товарищи.

15 мая торпедный катер с двойным двигателем пытался проникнуть в порт Триеста; однако, будучи освещен прожекторами и обстрелян еще до подхода к барражу, он был вынужден отступить.

После попытки *Grillo* австрийцы еще более усиливают заграждения входов в Пола, снабжая бревна длинными стальными шипами, чтобы сделать невозможным их форсирование при помощи гусениц. Однако изобретательность итальянцев неистощима. Инженер флота Россети разработал проект нового прибора, изготовил его, произвел многомесячную подготовку и тренировку и к концу октября счел себя готовым к его использованию.

Вопрос не сводился более к торпедному катеру, но к самодвижущемуся механизму, в форме торпеды, приводимому в движение сжатым воздухом и обладающему почти нулевой плавучестью, в такой степени, что его можно было без больших усилий проводить под плавающими препятствиями. Он имел две бомбы, которые надо было прикрепить к корпусу неприятельского корабля; для буксировки этого механизма и управления им было достаточно иметь двух отличных пловцов, одетых в каучуковую одежду, надутую воздухом.

Вечером 31 октября механизм, получивший имя *Mignatta*, был доставлен миноносцем на близкое расстояние от берега и спущен на воду с инженером Россети и лейтенантом-врачом Паолюччи и отбуксирован электрическим катером на расстояние 1000 *м* до барража (схема 6). Обстановка была как нельзя более благоприятная: безлунная, темная и дождливая ночь. В 22 ч. 20 м. *Mignatta* достигла первой преграды; офицеры перелезли через преграду и провели механизм под нею. Часовые, расставленные на барраже, а также сторожевые шлюпки, сновавшие поблизости, ничего не видели и не слышали. Несмотря на течение, которое им мешало, Россети и Паолюччи успели с 23 часов до 3 часов преодолеть с *Mignatta* последовательно все барражи.

Внутри рейда наблюдение отсутствовало, и они имели возможность приблизиться к кораблям, стоявшим на якоре, не привлекая внимания. Однако, дождь мешал им в опознавании кораблей, и только в 4 ч. 50 м. они добрались до *Viribus Unitis*. Россети прикрепил одну из бомб к его корпусу и возвратился к *Mignatta*, намереваясь направить ее к соседнему берегу. Однако шум был услышан часовым, была дана тревога, открылся прожектор, и шлюпка забрала в плен обоих итальянцев. В это время *Mignatta* была нанесена течением на пароход *Wien*, который и был потоплен взрывом второй бомбы.

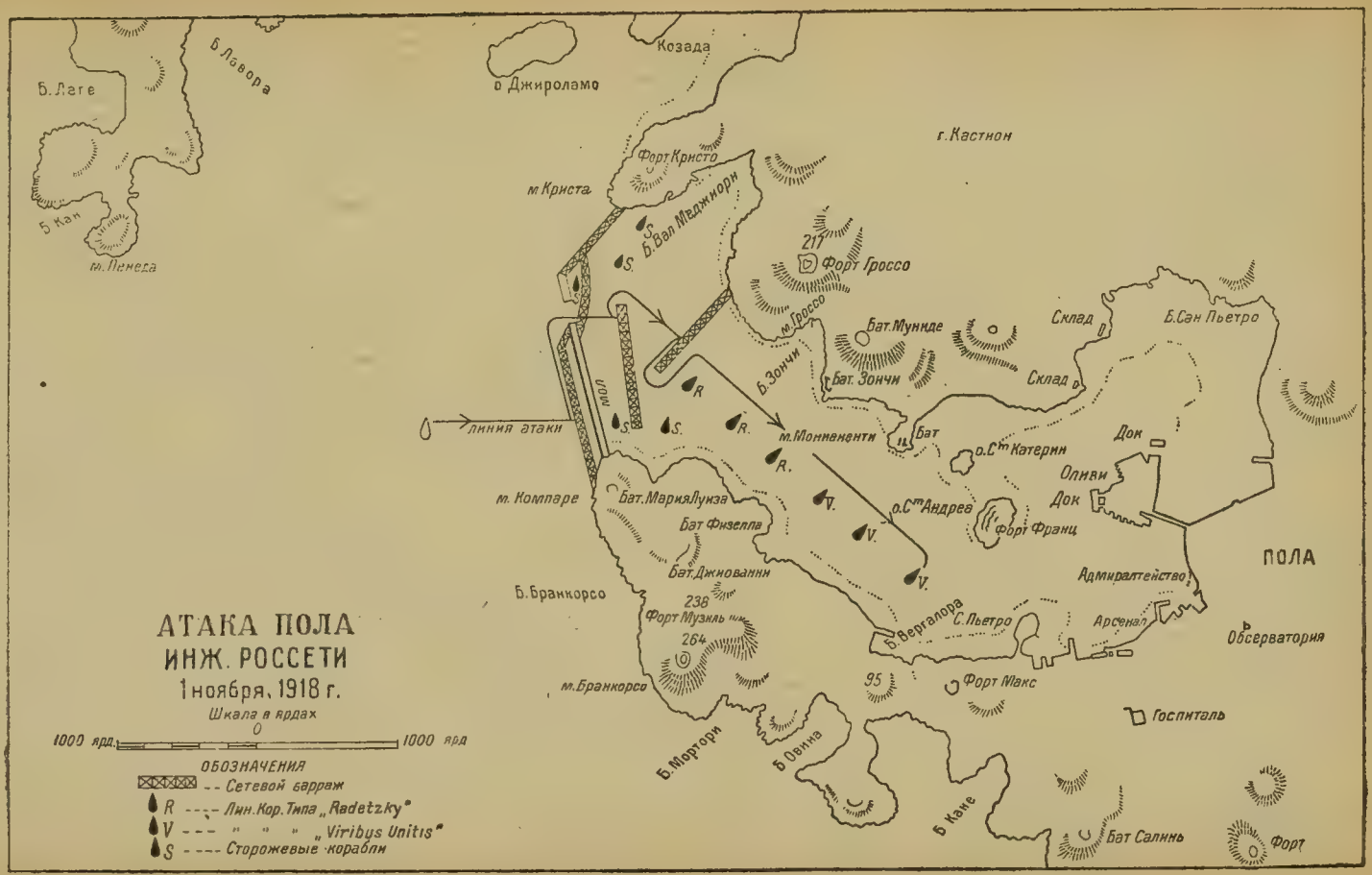


Схема 6. (Заимствована из книги Usborne „Smoke on the horizon", London, 1933.)

Между тем, начиная с предшествовавшего дня австро-венгерского флота уже не существовало. В ночь с 30 на 31 октября юго-славский комитет вступил во владение крепостью Пола и кораблями. Новый флаг заменил флаг двуединой монархии, и адмирал Хорти сдал командование представителям национального совета, адресовав свои пожелания молодому югославскому флоту.

Россети и Паолюччи, доставленным на борт *Viribus Unitis,* было сообщено об этом изменении обстановки, о котором они, кажется, не знали, хотя радиограммы, осведомлявшие об этом, были получены накануне вплоть до Отранто. Их приняли как друзей. Они выдали себя сначала за летчиков, упавших с итальянского разведывательного гидросамолета. Но затем, видя, что момент взрыва приближается, они решились сказать правду и сообщили сербскому командиру об опасности, угрожавшей кораблю. Экипаж покинул корабль на шлюпках; в 6 часов произошел взрыв; *Viribus Unitis* опрокинулся и затонул в 10 минут; оба офицера были доставлены на борт *Habsburg* в качестве военнопленных.

С 29 октября на итальянском фронте были начаты переговоры о заключении перемирия, которое было подписано 3 ноября, чтобы вступить в силу с 4-го числа. Все германские подводные лодки уже покинули Адриатику и отправились в порты Северного моря, за исключением девяти, которые были уничтожены своими командами, поскольку они не были в состоянии выйти в море. Оставалось только позаботиться об австрийском побережье. Адмирал ди Ревель использовал для этой цели все итальянские легкие силы, которые высаживали войска в портах. Один дивизион торжественно вошел в Триест 3 ноября. В Каттаро юго-славское командование вошло в сношение с главнокомандующим союзными морскими силами, адмиралом Гошэ, сначала по радио, а затем путем посылки эскадренного миноносца *Dukla* в Корфу. 5 ноября наш эскадренный миноносец *Kabyle* первым проник в Каттаро, а затем, после того как французские тральщики протралили входной фарватер, 10 ноября в порт вошли *Waldeck-Rousseau,* английский *Gloucester* и итальянский *Mirabello.*

После подписания мира различные решения верховного совета распределили между союзниками корабли, которые входили в состав австро-венгерского флота.

Линейные корабли должны были быть уничтожены или использованы для опытов, так же как и подводные лодки и некоторые из легких кораблей. Италия включила в состав своего флота крейсера *Helgoland* и *Saïda,* эскадренные миноносцы *Tatra, Uszok, Czepel, Orjenn, Balaton, Lika* и *Triglaw* (два последних были построены в 1916—1917 гг., чтобы заменить одноименные корабли, погибшие на минах 29 декабря 1915 г.); Франция получила на свою долю крейсер *Novara* и эскадренный миноносец *Dukla,* которым она дала новые имена *Thionville* и *Matelot Leblanc;* двенадцать миноносцев от 200 до 250 тонн были предоставлены Югославии; семь — Румынии; шесть — Португалии; шесть — Греции, вместе с эскадренным миноносцем *Ulan.*

---

*Глава семнадцатая*

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Задача французского флота с момента, когда была объявлена война Австро-Венгрии, заключалась прежде всего в том, чтобы воспрепятствовать какому бы то ни было нарушению противником сообщений союзников на Средиземном море. Он должен был блокировать Адриатику, подобно тому, как британский Большой Флот блокировал на севере Германскую бухту.

Соотношение сил, противопоставленных друг другу на обоих театрах военных действий, было примерно одинаковым. Однако условия обстановки резко различались. Наш флот не имел в своем распоряжении ни рейда, где он мог бы держаться достаточно близко от Отрантского пролива, с уверенностью в обеспеченности своевременного своего там появления, в случае, если бы обстановка этого потребовала, ни разведчиков, способных поддерживать ближнюю блокаду и в результате избавить линейный флот от риска и последствий непрерывного пребывания в море. Линейные корабли должны были сами играть роль, которую должны были бы выполнять легкие крейсера. Из этого вытекала недостаточная регулярность блокады, что, впрочем, не имело особого значения, поскольку австрийцы отнюдь не собирались ее форсировать, и хотя наши наиболее ценные боевые единицы оказывались подверженными опасностям, они отделались в общем сравнительно дешево.

Если выход из Адриатики был почти что закрыт для противника, его собственные берега оставались свободными, и мы не могли постоянно за ними наблюдать вследствие недостаточности крейсеров и эскадренных миноносцев. Что касается операций против укрепленных баз, то они требовали средств, которыми мы не располагали. Содействие черногорских войск было совершенно незначительным, сербы были заняты в другом месте, для нас же этот театр операций являлся, в конце концов, второстепенным. Успех, даже блестящий, достигнутый на этом театре до вступления в войну Италии, не мог существенно отразиться на французском фронте. Однако позднее он мог бы повлечь значительные последствия для подводной войны, но никто не мог в то время этого предвидеть. При таких условиях не вызывает удивления то обстоятельство, что французское правительство в первую очередь было поглощено теми заботами, которые вызывались занятием противником нашей территории.

Тем не менее правительство желало, чтобы эскадры адмирала де Ляпейрера часто показывались у неприятельского побережья, несмотря на то, что подобные походы были связаны с весьма значительным риском. Если бы австрийцы пожелали этим воспользоваться, они нанесли бы нам, несомненно, чувствительные потери. Однако они почти ничего не предпринимали отчасти потому, что они не придавали большого значения появлению время от времени нашего флота, которое в общем их нисколько не стесняло, отча-

сти из желания сохранить свои силы до того момента, когда им придется иметь дело с итальянским флотом, противником, против которого была ориентирована их подготовка мирного времени, несмотря на союзный договор, который не сводил на-нет традиционной враждебности.

* * *

Италия, вступив в войну на нашей стороне, весьма логично взяла руководство операциями на Адриатическом театре в свои руки. Французские легкие силы, оставшиеся на этом театре, перешли под команду наших союзников, которые их использовали по своему усмотрению.

По числу своих линейных кораблей, Италия была почти наравне с Австрией; английские подкрепления и, в особенности, нахождение наших эскадр в непосредственной близости от Отрантского пролива давали союзным силам в этом отношении подавляющее превосходство, увеличивавшееся вступлением в строй новых боевых единиц. Когда, в результате развертывания подводной войны, потребовалось всюду искать ресурсы для вооружения многочисленных сторожевых судов, явилось бы возможным зачисление в резерв значительной части этих эскадр, при условии, что в отношении оставшейся была бы обеспечена максимальная боеспособность установлением единого командования и совместной учебно-боевой подготовкой. Однако здесь обстановка не являлась в такой степени серьезной, как на западном фронте, где потребовалось назначение полномочного главнокомандующего всеми союзными силами. Соображения национального самолюбия оказывали здесь свое влияние, и союзники продолжали содержать у входа в Адриатику ядро своих сил почти бездействующим и вне соответствия с теми силами, которые им мог противопоставить противник.

Австрийский флот, впрочем, не имел никакого основания отказываться от выжидательного положения, которое ему диктовалось с самого начала военных действий ограниченностью его сил. Он нанес первые удары на следующий же день после объявления войны Италией и немедленно после этого снова заперся в своих портах. Второклассный линейный корабль пришел бороться с нашими батареями на Ловчене; броненосные крейсера дважды выходили в море для поддержки эскадренных миноносцев, преследуемых после набеговых операций, и этим ограничилась деятельность австро-венгерского линейного флота до того момента, когда свобода операций подводных лодок на Средиземном море оказалась под угрозой и когда, в июне 1918 г., дредноуты вышли в большую операцию, отставленную до начала ее осуществления вследствие торпедирования одного из них.

В самом деле, с того момента, когда германские подводные лодки начали базироваться на адриатические порты, основной задачей австрийского надводного флота сделалось обеспечение свободы их сообщений между этими портами и Средиземным морем. Крейсера и эскадренные миноносцы использовались здесь в соот-

ветствии с обстановкой, они выполнили ряд набеговых операций к Пелагозе и против итальянского и албанского побережий; затем, когда это было возможно, они эскортировали конвои между Каттаро и Дураццо; однако, если они выходили в большом составе, то это почти всегда имело место в случаях атак против кораблей, блокирующих Отрантский пролив, и в особенности, когда последним удавалось, несмотря на недостаточность своих сил, потопить подводную лодку.

В результате происходили стычки легких сил, неизменно кончавшиеся отходом противника при появлении союзных сил. Благодаря такой осторожной тактике, потери австрийцев были незначительными, и хотя они ввели в состав флота ограниченное число новых единиц, последний почти не изменился до конца войны.

* * *

В то время как легкие силы противника делали все, что было возможно для того, чтобы помочь германским подводным лодкам, основной целью легких сил союзников должна была бы быть борьба с подводными лодками. Кроме эскортов и противолодочного патрулирования, они могли бы использовать для этой цели два основных способа: овладеть базами подводных лодок или не допустить выхода последних из своих баз.

Пола являлась почти что неприступной, а для осады Каттаро потребовались бы значительные военно-сухопутные силы. Защита того и другого порта минами и подводными лодками не представляла затруднений, а их закупорка являлась невозможной.

Занять какой-либо из Далматинских островов было соблазнительно и сравнительно нетрудно; однако пребывание там могло бы обойтись недешево. Французский, английский и американский морские генеральные штабы, каждый в свою очередь, предлагали провести эту операцию, которую итальянский морской генеральный штаб, впрочем, подготовил еще в мирное время, но воздержался от ее реализации из опасения потери кораблей, которая могла бы быть с нею связана. Трудно оценить преимущества, какие могли бы быть достигнуты ценою этих потерь. Война на Адриатике во всяком случае приобрела бы иной характер, если бы этот проект был реализован, так как австрийцы не пошли бы на изолирование Каттаро, и, так же как и операция итальянцев против острова Лиссы в 1866 г., такого рода попытка несомненно повела бы к боевым столкновениям более значительных сил.[63]

Поскольку отказались от идеи активных операций крупного масштаба, не оставалось ничего иного, как изматывать противника в его базах воздушными атаками. В действительности так и делалось, хотя никогда эта воздушная война не приближалась здесь сколько-нибудь близко к той интенсивности, которая имела место в отношении северных портов:[64] расстояния были более значительными, а самолеты менее многочисленными. За исключением Дураццо, воздушные налеты не были слишком частыми и не создавали никаких реальных помех операциям подводных лодок.

Союзные подводные лодки производили длительные и терпеливые операции против подводных лодок противника, причем результат их являлся ничтожным,[65] в особенности ввиду неблагоприятных условий обстановки, в каких они находились. Германские подводные лодки не могли похвастаться большими достижениями, хотя судоходство союзников на Адриатике давало им объекты для атак, отсутствовавшие у наших лодок. Они же, по большей части, лишь пересекали это море, чтобы итти оперировать в других водах.

Наиболее значительные шансы перехватить неприятельские подводные лодки имелись, несомненно, при прохождении последними Отрантского пролива; в начале их деятельности этого пытались достигнуть крейсерством дрифтеров между островом Фано и мысом Санта Мария ди Леука. Принцип был правилен, так как более рациональным являлось не допустить выхода подводных лодок из Адриатического моря, чем их преследовать по выходе из него, сосредоточивать усилия, чем их рассредоточивать. Но для действительности барража необходимо было использовать весьма значительное число легких единиц, которые, однако, не решались брать из других районов Средиземноморского театра, поскольку в каждом из последних находились суда, требовавшие непосредственного эскортирования. Таким образом пришлось пожертвовать наступлением для обороны, до того дня, когда их требования можно будет удовлетворить одновременно. Английский флот организовал весьма полную систему подвижного барража, к которой затем прибавился постоянный барраж, согласно франко-итальянской идее. В этот момент Отрантский пролив был закрыт, насколько это являлось возможным, для прохода подводных лодок на сорок миль в глубину: т. е. достаточно хорошо, чтобы противник не мог его форсировать, не будучи обнаруженным и атакованным. Три года продолжалась подводная война на Средиземном море, и на каждую оперировавшую на этом море подводную лодку насчитывалось, в среднем, кроме самолетов, до пятидесяти кораблей, занятых ее преследованием. У входа в Адриатику в еще большей степени, чем в зоне операций северных армий (на Северном море), можно было выявить значительность средств, необходимых для противолодочной обороны.

Вместе с тем, Адриатическое море, в совершенно исключительной степени, соответствовало требованиям для использования единиц, ничтожных по своим размерам, но способных тем не менее с риском, крайне ограниченным количеством людей и средств, наносить противнику чувствительные удары.[66] Создав эти новые средства морской войны и использовав их с величайшей отвагой, итальянские моряки ввели в военно-морское искусство новый элемент, значение которого в будущем может оказаться весьма большим.

---

*Приложение 1*

## СОСТАВ ФРАНЦУЗСКОГО ФЛОТА СРЕДИЗЕМНОГО МОРЯ НА 1 АВГУСТА 1914 г.

Главнокомандующий флотом: вице-адмирал Буэ де Ляпейрер (флаг на *Courbet*).

Особая группа: линейные корабли *Courbet* и *Jean-Bart* и крейсер *Jurien de la Gravière.*

**1-я дивизия линейных кораблей:**

Командующий: вице-адмирал Шошпрат (флаг на *Diderot*).
1-я бригада: *Diderot, Danton* и *Condorcet.*
Младший флагман: контр-адмирал Лаказ (флаг на *Voltaire*).
2-я бригада: *Voltaire, Mirabeau* и *Vergniaud.*

**2-я дивизия линейных кораблей:**

Командующий: вице-адмирал Ле Бри (флаг *на Vérité*).
1-я бригада: *Vérité, Démocratie* и *Justice.*
Младший флагман: контр-адмирал Траку (флаг на *Patrie*).
2-я бригада: *Patrie* и *République* и вошедшие вскоре в состав 2-й дивизии *Paris* и *France.*

**Резервная бригада:**

Командующий: контр-адмирал Гепратт (флаг на *Suffren*). — *Suffren, Saint-Louis, Bouvet* и *Gaulois.*
1-я легкая бригада:
Командующий: контр-адмирал де Рамей де Сюньи (флаг на *Jules-Michelet*). — *Jules-Michelet, Ernest-Renan, Edgar-Quinet* и *Waldeck-Rousseau.*
2-я легкая бригада:
Командующий: контр-адмирал Сенес (флаг на *Léon-Gambetta*). — *Léon-Gambetta, Jules-Ferry* и *Victor-Hugo.*

**Отряд особого назначения:**

Командующий: контр-адмирал Даррие (флаг на *Jaureguiberry*). — *Jaureguiberry, Charlemagne, Pothuau, D'Entrecasteaux, Cassard, Cosmao, Bruix, Amiral Charner* и *Latouche-Tréville.*
Авиационный транспорт: *Foudre.*
Минные заградители: *Casabianca, Cassini* и *La Hire.*
Транспорты: *Vinh-Long, Bien-Hoa* и *Rhône.*

**Дивизионы эскадренных миноносцев:**

Командующий: капитан 1 ранга Лежэй (брейд-вымпел на *Bouclier*).
1-й дивизион: *Casque, Dague, Boutefeu, Fourche, Faulx* и *Mangini.*

2-й дивизион: *Carabinier, Lansquenet, Aspirant-Herber, Enseigne-Henry, Mameluck* и *Spahi.*

3-й дивизион: *Fantassin, Janissaire, Cavalier, Tirailleur, Voltigeur* и *Chasseur.*

4-й дивизион: *Hussard, Sape, Pierrier, Mortier, Massue* и *Hache.*

5-й дивизион: *Poignard, Fanfare, Sabretache, Coutelas, Trident* и *Cognée.*

6-й дивизион: *Commandant-Rivière, Cimeterre, Magon, Bisson, Renaudin, Commandant-Bory* и *Protet.*

**Подводные лодки:**

Командующий: капитан 1 ранга Муллэ (брейд-вымпел на *Dehorter*).

1-й дивизион: миноносцы: *Arbalète* и *Hallebarde.* Подводные лодки: *Monge, Gay-Lussac, Ampère, Papin, Messidor, Cugnot* и *Fresnel.*

2-й дивизион: миноносцы: *Mousqueton, Sarbacane* и *Arc.* Подводные лодки: *Joule, Faraday, Coulomb, Bernouilli, Arago, Le Verrier, Curie* и *Circé.*

---

*Приложение 2*

## СОСТАВ АВСТРИЙСКОГО ФЛОТА В 1914 г.

Командующий флотом: адмирал Гаус.

**1-я дивизия линейных кораблей**

Линейные корабли по 20 000 *т* (вице-адмирал Виллемик): *Tegethoff, Viribus Unitis, Prinz Eugen* и *Szent Istvan* (вошел в строй позднее).

Линейные корабли по 15 000 *т* (контр-адмирал Чиколи): *Zrinyi, Radetsky* и *Erzherzog Franz Ferdinand.*

**2-я дивизия линейных кораблей:**

Линейные корабли по 10 000 *т* (вице-адмирал Зейдензахсен): *Erzherzog Karl, Erzherzog Ferdinand Max* и *Erzherzog Friedrich.*

Линейные корабли по 8 000 *т*: *Habsburg, Babenberg* и *Arzpad.*

**Легкая дивизия**

(контр-адмирал Ганза).

Броненосные крейсера: *Sankt Georg, Kaiser Karl VI* и *Kaiserin.*

Крейсера: *Novara, Saida* и *Szigetvar.*

**1-я флотилия:**

Крейсер *Helgoland.*

Эскадренные миноносцы по 800 *т*: *Tatra, Balaton, Czepel, Lika, Triglaw* и *Orjenn.*

30 мореходных миноносцев.

**2-я флотилия:**

Крейсера: *Admiral Spaun* и *Aspern.*

Эскадренные миноносцы по 400 *т*: *Huszar, Velebit, Czikos, Scharfschütze, Dinara, Warasdiner, Ulan, Pandur, Turul, Reka, Streiter, Wildfang* и *Uskoke.*

30 мореходных миноносцев.

**Подводные лодки:**

2 по 230 *т* тип Голланда.
2 по 270 *т* тип Лэка.
2 по 300 *т* тип Германиа.
8 по 550 *т* в постройке.

**Старые корабли:**

3 броненосца береговой обороны: *Monarch, Wien* и *Budapest.*
2 крейсера типа *Kaiserin Elisabeth.*
3 крейсера типа *Zenta.*
7 эскадренных миноносцев *Meteor.*
18 малых миноносцев.

Примечание. За время войны вошли в строй 4 новых эскадренных миноносца и около десяти подводных лодок.

---

*Приложение 3*

## СОСТАВ ИТАЛЬЯНСКОГО ФЛОТА К МОМЕНТУ ВСТУПЛЕНИЯ В ВОЙНУ

Главнокомандующий: герцог Абруццкий (флаг на *Conte di Cavour*).

### Первая эскадра

Командующий: герцог Абруццкий.

**1-я бригада линейных кораблей:**

*Conte di Cavour.*

**3-я бригада линейных кораблей:**

*Dante Alighieri* (флаг контр-адмирала Корси), *Giulio Cesare* и *Leonardo da Vinci.*

**5-я бригада броненосных крейсеров:**

*Garibaldi* (флаг контр-адмирала Трифари), *Varese, Ferruccio* и *Pisani.*

**Разведывательная дивизия:**

Вспомогательные крейсера: *Citta di Palermo* (флаг контр-адмирала Милло), *Citta di Syracusa, Citta di Messina* и *Citta di Catania.*

Крейсера: *Quarto, Nino Bixio, Marsala, Libya* и *Agordat.*

1-й дивизион эскадренных миноносцев: *Animoso, Ardente, Audace, Ardito, Fr. Nullo* и *Pilo.*

6-й дивизион эскадренных миноносцев: *Euro, Ostro, Dardo, Strale* и *Lampo.*

2-й дивизион мореходных миноносцев: *Albatros, Airone, Alcyone, Arpia, Ardea* и *Astore.*

3-й дивизион мореходных миноносцев: *Cigno, Calliope, Canopo, Centauro, Clio* и *Cassiopea.*

4-й дивизион мореходных миноносцев: *Spico, Sirio, Saffo, Scorpione, Serpente* и *Sagittario.*

3-й дивизион подводных лодок: *Nereide, Nautilius, Vellela* и *Ferraris.*

Вспомогательные суда: *Lombardia* и *Elba.*

### Вторая эскадра

Командующий: вице-адмирал Пресбитеро.

**2-я бригада линейных кораблей:**

*Regina Elena* (флаг вице-адмирала Пресбитеро), *Vittorio Emmanuele, Roma* и *Napoli.*

**6-я бригада линейных кораблей:**

*Benedetto Brin* (флаг контр-адмирала Рубэн де Сервэн) и *Regina Margheritta.*

**4-я бригада броненосных крейсеров:**

*Pisa* (флаг контр-адмирала Каньи), *Amalfi, San Giorgio* и *San Marco.*

Крейсер: *Piemonte.*

2-й дивизион эскадренных миноносцев: *Impavido, Impetuoso, Intrepido, Indomito, Insidioso* и *Irrequieto.*

5-й дивизион эскадренных миноносцев: *Nembo, Espero, Aquilone* и *Borea.*

Минные заградители: *Liguria, Puglia, Minerva* и *Partenope.*

Торпедный транспорт: *Bengasi.*

**Морские силы Венеции:**

(В распоряжении главнокомандующего сухопутными силами)

Линейные корабли: *Sardegna* (флаг контр-адмирала Патрис), *Emmanuele Filiberto* и *Ammiraglio di Saint-Bon.*

Крейсера: *Caio Alberto* и *Etruria.*

3-й дивизион эскадренных миноносцев: *Garibaldino, Bersagliere, Granatiere, Corazziere, Lanciere* и *Artigliere.*

4-й дивизион эскадренных миноносцев: *Carabiniere, Pontiere, Zeffiro, Fuciliere, Ascaro* и *Alpino.*

5-й дивизион мореходных миноносцев: *Procyone, Climene, Pegaso, Perseo, Pallade* и *Calypso.*

Бригада миноносцев: 24 номерных миноносца, типов *PN, OS* и *AS.*

1-й дивизион подводных лодок: *Jalea, Salpa, Zoea, Jantina, Medusa* и *Atropo.*

2-й дивизион подводных лодок: *Argonauta, Pullino, Fisallia* и *Argo.*

4-й дивизион подводных лодок: *Squale, Otria, Delfino* и *Gricheco.*

Примечание. Итальянский флот пополнился за время войны следующими единицами:

В 1915 г. 3 крейсера, 5 эскадренных миноносцев и 3 подводные лодки.

В 1916 г. 1 крейсер, 2 эскадренных миноносца, 29 миноносцев, 20 подводных лодок и 48 торпедных катеров.

В 1917 г. 4 крейсера, 6 эскадренных миноносцев, 22 подводных лодки, 40 торпедных катеров и 2 монитора.

В 1918 г. 1 крейсер, 6 эскадренных миноносцев. 11 миноносцев, 12 подводных лодок, 200 торпедных катеров, 4 канонерских лодки, 4 вспомогательных судна и 31 патрульный корабль.

---

*Приложение 4*

## СОСТАВ СИЛ, ВЫДЕЛЕННЫХ ФРАНЦИЕЙ НА АДРИАТИКУ, НА 1 ИЮНЯ 1915 г.

Дивизион эскадренных миноносцев: *Bouclier, Commandant Rivière, Magon, Bisson, Protet* и *Commandant Bory.*

2-й дивизион эскадренных миноносцев: *Carabinier, Spahi, Mameluck, Enseigne-Henry, Aspirant Herber* и *Lansquenet.*

Подводные лодки: *Cugnot, Messidor, Papin, Monge, Ampère* и *Fresnel.*

Разные корабли: линейный корабль *Marceau.*

Миноносцы и подводные лодки из Тулона: *Boreé, Averne,* миноносцы: 281, 288, 349, 360, 368, 369 и подводные лодки *Cigogne* и *Argonaute.*

---

## *Приложение 5*

### СПИСОК СОЮЗНЫХ КОРАБЛЕЙ, ПОГИБШИХ НА АДРИАТИКЕ

**Французские корабли:**

Броненосные крейсера: *Léon-Gambetta* 27.4.15, подводная лодка.

Эскадренные миноносцы: *Dague* 23.2.15, мина; *Renaudin* 18.3.16, подводная лодка; *Fourche* 23.6.16, подводная лодка; *Boutefeu* 15.5.17, мина; *Faulx* 20.4.18, столкновение.

Подводные лодки: *Curie* 20.12.14, барраж Пола; *Fresnel* 5.12.15, крушение; *Monge* 29.12.15, столкновение; *Foucault* 15.9.16, бомбы самолета; *Bernouilli* ?2.18, причина неизвестна; *Circé* 20.9.18, подводная лодка.

**Итальянские корабли:**

Линейные корабли: *Benedetto Brin* 27.9.15, взрыв; *Leonardo da Vinci* 2.8.16, взрыв; *Regina Margherita* 11.12.16, мина.

Броненосные крейсера: *Amalfi* 7.7.15, подводная лодка; *Garibaldi* 18.7.15, подводная лодка. Крейсер *Rossarol* 16.11.18, мина.

Эскадренные миноносцы: *Turbine* 24.5.15, артиллерия; *Intrepido* 3.12.15, мина; *Impetuoso* 10.7.16, подводная лодка; *Audace* 30.8.16, столкновение; *Nembo* 17.10.16, подводная лодка; *Borea* 15.5.17, артиллерия; *Cairoli* 10.4.18, столкновение.

Миноносцы: *5-PN* 26.7.15, подводная лодка; *17-OS* 13.7.15, мина; *Serpente* 28.6.16, столкновение; *Perseo* 6.2.17, столкновение; *Scorpione* 15.5.17, столкновение; *36-PN* 17.11.18, мина.

Подводные лодки: *Medusa* 10.6.15, подводная лодка; *Nereide* 5.8.15, подводная лодка; *Jalea* 15.8.15, мина; *Balilla* 14.7.16, артиллерия; *Pullino* 30.7.17, крушение; *W4* ? 4.17, причина неизвестна. *H-5* 16.4.18, английская подводная лодка.

Мониторы: *Capellini* 16.11.17, крушение; *Padus* 16.12.17, крушение.

Вспомогательные крейсера, транспорты и т. п.: *Umberto* 3.12.15, мина; *Citta di Palermo* 8.1.16, мина; *Marechiara* 21.2.16, мина; *Monsone* 25.2.16, мина; *Principe Umberto* 8.5.16, подводная лодка. *Citta di Messina* 23.5.16, подводная лодка; *Stampalia* 10.10.16, подводная лодка; *Marequita* 13.10.16, подводная лодка; *Polcedera* 27.10.16, подводная лодка; *Carroccio* 15.5.17, артиллерия; *Citta di Sassari* 1.12.17, мина; *Verbano* 13.11.18, мина.

Кроме того 15 торпедных катеров и 19 мелких единиц.

**Английские корабли:**

Эскадренный миноносец: *Phoenix* ?5.18, подводная лодка.

Подводная лодка *H-3* 15.7.16, мина.

2 тральщика, мины.

25 дрифтеров: артиллерия, мины и т. п.

---

## *Приложение 6*

### СПИСОК КОРАБЛЕЙ ПРОТИВНИКА, ПОГИБШИХ НА АДРИАТИКЕ [67]

**Австрийские корабли:**

Линейные корабли: *Wien* 10.12.17, торпедный катер; *Szent Istvan* 10.6.18, торпедный катер; *Viribus Unitis* 2.11.18, специальный аппарат.

Эскадренные миноносцы: *Lika* 29.12.15, мина; *Triglaw* 29.12.15, мина; *Wildfang* 4.6.17, мина; *Streiter* 16.4.18, столкновение.

Миноносцы: *№ 11* 5.10.17, дезертировал; *№ 94* 23.5.18, бомбы самолета.

Подводные лодки: *U-12* 9.7.15, мина; *U-3* 13.7.15, французский миноносец

*Bisson; U-6* 13.5.16, дрифтеры; *U-16* 17.10.16, взрыв; *U-30* ?4.17, причина неизвестна; *U-23* 21.2.18, итальянский миноносец *Airone; U-40* 26.4.18, итальянский миноносец *Ardea; U-20* 4.7.18, итальянская подводная лодка *F-12.* Кроме того 2 малых судна и 17 транспортов.

Примечание. К концу войны в строю осталось только 13 австрийских подводных лодок.

**Германские подводные лодки:**

*UC-12* 16.3.16, собственные мины; *UB-44* 30.7.16, бомбы (дрифтеров); *UC-24* 24.5.17, французская подводная лодка *Circé; UB-52* 24.5.18, английская подводная лодка *HB-4; UB-53* 3.8.18, постоянный Отрантский барраж.

К ним надо добавить 5 подводных лодок, пропавших без вести, место и причина гибели которых остались неизвестными.

Примечание. Всего в Адриатику пришло германских подводных лодок: 8 — в 1915 г.; 15 — в 1916 г.; 13 — в 1917 г. и 3 — в 1918 г. Итого 39. К концу войны осталось 26; из них 17 вернулись в Германию.

---

*Приложение 7*

## СПИСОК ИСТОЧНИКОВ

Официальные материалы:

Архивы Исторического отдела Морского Генерального Штаба. Фонды: «А», «Д», «Ea» и «Ed».

Работы офицеров Высшей морской школы.

Печатные материалы:

«L'aventure du «Goeben», par Michel Farnaise. «Приключения «Гебена», Мишеля Фарнез.

«Nos marins à la guerre», par le commandant Emile Vedel. «Наши моряки на войне», комманданта Эмиля Ведель.

«La renaissance de l'armée serbe», par le lieutenant-colonel de Ripert d'Alauzier. «Возрождение сербской армии», подполковника де Риперт д'Алозьер.

«La crise mondiale», par Winston Churchill. «Мировой кризис», Уинстона Черчилля.

«Naval Operations», par sir Julien Corbett. «Морские операции», сэра Юлиана Корбетта.

«Storia della marina italiana durante la guerra mondiale», par le prof. Manfroni. «История итальянского флота в мировую войну», проф. Манфрони.

---

## ПРИМЕЧАНИЯ ПЕРЕВОДЧИКА

[1] Особо интенсивная тренировка французского флота началась со вступлением в командование флотом адмирала де Ляпейрера, причем последний не удержался от увлечения ею до такой степени, что французский флот Средиземного моря закончил свои последние большие маневры перед самой войной. В результате большинство кораблей нуждалось в очистке подводной части в доке. *Courbet* вместо 20 узлов давал только 17, *Danton* вместо 19 узлов — 17, *Patrie* — 16 узлов. Крейсера также снизили ход на 1—2 узла. (Vice-Amiral Bienaimé. La guerre navale 1914—1915. Paris. 1920. 67 стр.)

[2] Нельзя не отметить, что фактически в войну 1914—1918 гг., в связи с нейтралитетом Италии, а затем и выступлением ее на стороне Антанты, на Адриатическом театре создалась обстановка, при наличии которой Австро-Венгрия оказалась действующей самостоятельно, а Франции пришлось испытать все те затруднения и осложнения, с которыми связано ведение коалиционной войны и которые несомненно отражались на ее эффективности.

[3] Орудия *Goeben* имели бóльшую дальность, чем орудия французских линейных кораблей. Кроме того *Goeben* обладал скоростью хода в 28 узлов. Поэтому *Goeben*, действительно, при желании мог бы уклониться от боя, но равным образом мог бы и принять бой, находясь на предельных для своей артиллерии дистанциях, вне дальности огня противника. (Vice-Amiral Bienaimé. La guerre navale 1914—1915. Paris. 1920. 68—69 стр.)

[4] Однако нельзя упускать из виду, что существовал и поддерживался контакт между французским морским генеральным штабом и британским адмиралтейством. Так, например, «В 1914 г. присутствие на Средиземном море двух германских крейсеров побудило французский морской генеральный штаб потребовать, 11 июня, у британского адмиралтейства, чтобы линейным крейсерам (английским), находившимся на этом море, была поставлена задача лишить, с началом военных действий, германские крейсера возможности предпринять враждебные действия. На это требование адмиралтейство ответило 20-го числа, «что в его намерения входит, чтобы британские крейсера немедленно заставили бы принять бой германские крейсера» (A. Laurens. Capitaine de Vaisseau. Le commandement naval en Méditerranée. Paris. 1931, 15 стр.)

[5] «На случай войны Тройственного союза против двойственного ... существовало определенное соглашение о совместном использовании военно-морских сил... Портом стратегического развертывания военно-морских сил всех трех держав была назначена Мессина». (Г. Лорей. Операции германо-турецких военно-морских сил в 1914—1918 гг. Москва. 1934, 18 стр.) «Текст договора был известен французскому правительству, но по какой-то оплошности не был доведен до сведения британского морского штаба и даже, повидимому, не был известен и французским морским силам Средиземного моря». (Х. Вильсон. Морские операции в мировой войне 1914—1918 гг. Москва. 1935. 241 стр.)

[6] «С 1900 г. морские генеральные штабы держав Тройственного союза заключили соглашение, фиксировавшее задачи, которые должны быть положены в основу морской войны. На Средиземном море задачи были ограничены обороной... С 1912 г.... задачи, поставленные австро-итальянскому флоту, не ограничивались более обороной; наоборот, он должен был пред-

принять с началом военных действий операцию крупного масштаба против переброски французских войск из Северной Африки... Срыв или по меньшей мере дезорганизация переброски 19-го французского армейского корпуса являлась единственной операцией, определенно предусмотренной... В начале 1914 г., когда австро-венгерское правительство начало допускать возможность нейтралитета Италии в неизбежном конфликте... всякая мысль об ударе по французским перевозкам была оставлена. Эта задача должна была лечь на два германских крейсера... как это было условлено в марте 1914 г. между адмиралом Сушон.... и адмиралом Антоном Гаусом». (A. Laurens. Capitaine de Vaisseau. Le commandement naval en Méditerranée. Paris. 1931. 13—14 стр.)

[7] Как отмечено ниже, адмирал Сушон был осведомлен о начале войны уже в 18 часов 3 августа, т. е. на 7 часов раньше, чем французский главнокомандующий. Вместо того, чтобы в самом срочном порядке осведомить адмирала де Ляпейрера о начале войны, французское правительство «воспользовалось случаем», чтобы выразить адмиралу свое доверие и дать дополнительные директивы, а в результате — весьма значительная для столь серьезного сообщения задержка, которая при ином соотношении сил или вообще при менее благоприятной обстановке могла бы обойтись очень дорого.

[8] Адмирал Сушон, несомненно, в полной мере сознавал рискованность своей операции, что может быть усмотрено из первого же пункта, отданного им в полдень 3 августа приказа: «Принять предварительные меры для затопления корабля с целью избежать при любых обстоятельствах передачи его в неприятельские руки» (Г. Лорей. Операции германо-турецких военно-морских сил в 1914—1918 гг. Москва. 1934 г. 19 стр.).

[9] По свидетельству адмирала Дартиж дю Фурнэ, бывшего в то время морским префектом в Бизерте, батареи береговой обороны в Филиппвилле в момент обстрела его *Goeben* не были еще вооружены. (Vice-Amiral Dartige du Fournet. Souvenirs de guerre d'un Amiral. Paris. 1920. 4 стр.).

[10] В Англии «первый морской лорд» являлся главнокомандующим морскими силами Британской империи, и главнокомандующие британскими морскими силами на отдельных морских театрах находились, по отношению к нему, в положении командующих отдельными армиями по отношению к главнокомандующему. Они призваны только проводить в жизнь планы операций, разрабатываемых первым морским лордом при содействии непосредственно ему подчиненного морского генерального штаба. В результате полной централизации в адмиралтействе разведывательной службы и надежности связи, влияние первого морского лорда, выходя за пределы стратегии, нередко распространялось и на область тактики (A. Laurens. Capitaine de Vaisseau. Le commandement naval en Méditerranée. Paris. 1931. 24 стр.).

[11] Адмирал Даррие, говоря об эскортировании транспортов, в августе 1914 г., писал: «Северо-африканские войска, несмотря на свое мужество, проявили известную робость перед посадкой на суда, когда они узнали об обстреле Бона и Филиппвилля и о нахождении германских крейсеров у берегов Алжира... Прибытие сильного эскорта вернуло войскам уверенность и энтузиазм, и это обстоятельство являлось, по моему мнению, существенным моментом, говорившим в пользу организации конвоев и непосредственного прикрытия» (A. Thomazi. La guerre navale dans la Méditerranée. Paris. 1929, 20 стр.).

[12] 3-го числа вечером адмирал получил следующую информацию из Парижа: «Германский грузовой пароход стал на якорь на рейде Пальма (Балеарские острова); предполагают, что это угольщик для германских крейсеров». (A. Laurens. Capitaine de Vaisseau. Le commandement naval en Méditerranée. Paris. 1931. 39 стр.).

[13] Опасение адмирала де Ляпейрера в действительности базировалось на более непосредственной информации о германских крейсерах. «Семафоры, — писал адмирал де Ляпейрер, — сообщали мне через старшего морского начальника в Алжире (телеграмма, полученная в 23 часа 4-го числа): 1) что неприятельский крейсер находился в 17 ч. 30 м. в 10 милях к северо-западу от маяка о-ва Сиригина; 2) что германские крейсера находились в

23 часа в районе мыса де Фер, в то время как Оран сообщил в 16 ч. 30 м., что «имела место перестрелка между батареями береговой обороны и кораблями». В этой путанице противоречивых сообщений, — писал он в заключение, — трудно было разобраться». (Vice-Amiral Bienaimé. La guerre navale 1914—1915. Paris. 1920. 97 стр.)

[14] «Два обстоятельства заставили Сушона принять меры к обеспечению возможности пополнения запасов топлива в пути: во-первых, уголь, принятый в Мессине, по своему качеству не являлся лучшим для военных кораблей, и во-вторых, вследствие переутомления личного состава и особых условий погрузки с неприспособленных для этой цели торговых судов не удалось заполнить угольных ям». (Г. Лорей. Операции германо-турецких военно-морских сил в 1914—1918 гг. Москва. 1934 г. 26 стр.)

[15] «Адмирал Сушон не скрывал своих опасений; он дал телеграмму в Берлин, германскому морскому агенту в Вене и адмиралу Гаусу с просьбой, чтобы австрийские корабли были посланы к нему на выручку. Вечером он получил три отрицательных ответа. Австро-Венгрия не закончила еще мобилизации своего флота (Адмирал Гаус имел в это время отмобилизованными только 6 линейных кораблей и 2 крейсера); она не была в войне ни с Францией, ни с Англией; дипломаты питали даже надежду, что удастся и вообще избежать вооруженной борьбы с этой последней» (A. Laurens. Capitaine de Vaisseau. Le commandement naval en Méditerranée. Paris. 1931. 36 стр.)

[16] *General* вышел из Мессины 6 августа в 19 часов ... ввиду того, что черно-бело-красные марки на трубах германской восточно-африканской линии, при исключительно прозрачном воздухе, уже издалека выдавали неприятельским крейсерам национальность парохода, трубы и вентиляторы за ночь перекрасили в черный цвет, и с рассветом *General* наружно напоминал голландский почтовый пароход Роттердамского Ллойда, мирно совершавший свой путь в Порт-Саид» (Г. Лорей. Операции германо-турецких военно-морских сил в 1914—1918 гг. Москва. 1934. 30 стр.)

[17] «Точка зрения адмирала Мильна совершенно совпадала с таковой французского адмирала: «Адмиралтейство, — заявил он, — особенно беспокоила мысль о том, чтобы не дать германским крейсерам прорваться в Атлантический океан. Никогда не возникало малейшего опасения по поводу того, что они могли скрыться в другом направлении. Мое личное мнение также было, что они направляются к западу... В ночь с 3-го на 4-е число это мнение было подкреплено полученной от адмиралтейства телеграммой, предписывавшей «отправить полным ходом два линейных крейсера, чтобы не допустить выхода *Goeben* из Средиземного моря». (A. Laurens. Capitaine de Vaisseau. Le commandement naval en Méditerranée. Paris. 1931. 43 стр.)

[18] Ввиду того, что направление *Goeben* и *Breslau* в Дарданеллы явилось неожиданным и для немцев и для союзного главнокомандования на Средиземном море, представляется интересным отметить, что русское морское командование при разработке оперативных соображений и планов по Черноморскому театру учитывало, при расчете сил противника, и германские крейсера, с момента появления последних на Средиземном море; можно думать, что о своих опасениях в этом вопросе оно осведомило и французский морской генеральный штаб.

[19] «Три конвоя были сформированы в Оране, Алжире и Филиппвилле, откуда они вышли под сильным эскортом. Последний конвой следовал через Аяччио, чтобы принять там войска с Корсики, и пришел в Марсель. 7 августа прибыли в Сетт семь транспортов из Алжира; семь, вышедших из Орана, пришли 8-го числа. Окончив разгрузку, они отправились обратно по своим портам и совершили второй рейс, в составе конвоев, из Алжира 10-го и из Орана — 15-го числа. Затем переброска войск производилась отдельными транспортами, как это уже с 6-го числа было сделано, при переброске войск из Марокко. Всего было переброшено из Алжира и Туниса 38 000 чел. и 6800 лошадей на 46 транспортах и из Марокко — 11 000 чел. и 5000 лошадей на 43 транспортах» (A. Laurens. Capitaine de Frégate. Précis d'Histoire de la guerre navale 1914—1918. Paris. 1929. 25—26 стр.)

[20] Несомненно, что русское правительство имело основание для такого рода опасений. Адмирал Гаус одновременно с приказом «строго воздерживаться на данном отрезке времени от каких-либо недружественных действий по отношению к английским кораблям» получил приказ предусмотреть отправку флота в Черное море. Адмирал Гаус, несмотря на то, что этот проект горячо защищал граф Берхтольд (министр иностранных дел), признал его неосуществимым, ввиду отсутствия баз и недостаточности снаряжения для такого рода операции: он просто и решительно от нее уклонился... Немного спустя он получил телеграмму от германского адмиралтейства... снова говорившую о высоком политическом значении, которое имел бы переход австро-венгерского флота в Черное море. В то же время граф Берхтольд осведомил его, что Порта выразила согласие на проход им Дарданелл». (A. Laurens. Capitaine de Vaisseau. Le commandement naval en Méditerranée. Paris. 1931. 36—37 стр.). Решимость адмирала Гауса уклониться от выполнения этой операции объяснялась наличием у него вполне определенных и четких директив, полученных им от главнокомандующего всеми вооруженными силами австро-венгерской империи эрцгерцога Фридриха, что давало ему основание не считаться как с давлением со стороны германского адмиралтейства, так и имперского министерства иностранных дел.

[21] Депутат французской палаты депутатов, бывший в годы подготовки к мировой войне начальником морского генерального штаба, вице-адмирал Бьенэмэ высказал по вопросу о возможности прорыва австрийского флота в Дарданеллы и Черное море такую мысль: «Не должны ли были бы мы скорее этого желать, чем опасаться» (Vice-Amiral Bienaimé. La guerre navale 1914—1915. Paris, 1920. 117 стр.). Это откровенное высказывание французского адмирала и политического деятеля является еще лишним штрихом для оценки особых условий коалиционных войн и дает основание допустить, что в преследовании *Goeben* и *Breslau* такого рода идея могла сыграть свою роль.

[22] Во время этого «боя» на кораблях французского флота имели место многочисленные аварии, весьма серьезные по характеру, по артиллерийской части. Так, например, «на линейном корабле *Condorcet* вышли из строя два 24-*см* орудия, а на линейном корабле *Justice* одно 19-*см*». (Vice-Amiral Bienaimé. La guerre navale 1914—1915. Paris. 1920. 124 стр.)

[23] По данным вице-адмирала Бьенэмэ, одновременно находились в ремонте линейные корабли *Mirabeau* и *Danton*, выскочивший на мель на Мальте. А был только 15-й день войны. (Vice-Amiral Bienaimé. La guerre navale 1914—1915. Paris. 1920. 130 стр.)

[24] «Албанские горы, — пишет Монроэ, — командуют восемьюдесятью тремя километрами Отрантского пролива, выхода из Адриатики. Они высоки и командуют также над противолежащим низменным берегом Италии, который выделяется на горизонте не более резко, чем голландская плотина. Албания обладает также хорошим естественным портом, который врезается глубоко в материк и является хорошо укрытым: это Валона, расположенная в самой узкой части пролива». (E. Monroë. La politique méditerranéenne de l'Italie. La France Méditerranéenne et Africaine. 1938. Fasc. 3. 35 стр.)

[25] «На морских силах рассчитывали, что война продлится недолго. Повинуясь правилам, разработанным исходя из той же предпосылки, с кораблей сдали на берег, а в отдельных случаях просто выбросили за борт часть шлюпок, столь необходимых, однако, на случай десанта или торпедирования. Также были сняты тенты, линолеум, удаление которого оголило палубы и сделало их легко подверженными ржавчине при попадании морской воды, мебель, включительно до обеденных столов команды. Фантазия одного дня заставила таким образом исчезнуть целую серию предметов, которые... считались необходимыми для корабельной жизни». (Vice-Amiral Dartige du Fournet. Souvenirs de guerre d'un Amiral. Paris. 1930. 9 стр.) Через несколько недель пришлось, по возможности, все это восстановить.

Задача «выпутывания» еще осложнялась, таким образом, тем состоянием, в котором оказался флот в результате мобилизации, проведенной с расчетом на короткую войну и не принявшей во внимание ввиду этого не-

обходимости сохранения максимальных удобств для жизни личного состава на борту военных кораблей.

[26] «Любопытно, что адмирал де Ляпейрер не подумал использовать в начале этого периода блокады гидроавиацию флота для атаки неприятельских кораблей в Каттаро. Он располагал, однако, транспортом гидросамолетов *Foudre*. Но по странному заблуждению, этот корабль был превращен, с началом военных действий, в транспорт — базу подводных лодок. На борту его остались только два гидросамолета системы Вуазэн, с поплавками; в течение всего августа ни одного полета не было произведено». (Lieut. de Vais. Barjot et Moulies. La guerilla aéro-maritime en Adriatique Revue Maritime. 1936, Mai. 596 стр.)

[27] Эти 120-*мм* и 155-*мм* пушки были пушками старого образца, стрелявшими снарядами слабой разрывной силы и заряжавшимися черным порохом; все это ставило их в невыгодные условия для борьбы с крепостной артиллерией, которая могла, вдобавок, рассчитывать на содействие со стороны флота (Vice-Amiral Bienaimé. La guerre navale 1914—1915. Paris. 1920. 147 стр.).

[28] «В письме от 31 марта 1915 г. австрийский адмирал Антон Гаус счел необходимым дать подробное обоснование своего воздержания от активных операций; вот некоторые отрывки... «Зато германские подводные лодки превзошли все ожидания. С самого начала они сделались в пределах, ограничиваемых их районом действия, настоящими владыками морей. Они изменили самые основы морской стратегии, так как они обусловили ту беспомощность, которая поразила боевые флоты» (A. Laurens. Capitaine de Vaisseau. Le commandement naval en Méditerranée. Paris. 1931. 61—63 стр.)

[29] «В сентябре 1914 г. разработали первый план операций, предусматривавший занятие базы между Специей и Антивари, барраж каналов, разделяющих Далматинские острова, и непосредственную поддержку военно-сухопутных сил, продвигающихся в направлении к Триесту... 5 января 1915 г. выработали в Риме второй план, учитывавший первые уроки морской войны на Северном море; этот план предусматривал укрытие линейных кораблей в базах, чтобы их не подвергать риску атак подводных лодок. 18 апреля 1915 г. адмирал Виаль разработал третий и последний план, ограничивавший активные операции флота набегами против далматинского побережья и сосредоточением линейного флота на рейде Бриндизи до того момента, когда австрийский флот рискнет выйти из Пола, чтобы форсировать выход из Адриатики; в соответствии с этим подвижная оборона Венеции получила значительные подкрепления за счет менее ценных боевых кораблей». (C. Vidal. Рецензия на книгу: Ufficio Storico della R. Marina. La Marina Italiana nella Grande Guerra. Vol. I. Revue d'Histoire de le Guerre Mondiale. 1937. Juillet. 283 стр.)

[30] «К сожалению, достижение единства командования является еще более трудным на море, чем на сухопутном фронте в связи с дипломатическим значением и политическим влиянием, которые всегда являются неразрывно связанными с военной мощью морской силы, в известных районах, где отдаленные цели союзников иногда расходятся» (A. Laurens, Capitaine de Frégate. Précis d'Histoire de la guerre navale 1914—1918. Paris. 1929. 136 стр.)

[31] Особенно осложняло положение французского главнокомандующего морскими силами то обстоятельство, что во главе итальянских и союзных морских сил на Адриатическом театре был поставлен представитель царствующего в Италии савойского дома — герцог Абруццкий (Vice-Amiral Bienaimé. La guerre navale 1914—1915. Paris. 1920. 241 стр.)

[32] Траулеры были хорошими прочными судами от 100 до 300 тонн водоизмещением, в 27,4—42,7 *м* длиной, с крепким форштевнем для тарана, прочной кормой и винтом. Запас угля позволял им оставаться в море от 3 до 4 недель, без захода в базу; на них были установлены мощные одновинтовые двигатели. Недостатком являлась осадка, достигавшая в кормовой части 4,3 *м* (14 фут.) и послужившая причиной гибели многих траулеров... Скорость траулеров была невелика — в среднем около 8—9 узлов. Обширные трюмы для хранения рыбы позволяли принимать боезапасы, дополнительный запас угля и все необходимое» (Вспомогательный патруль во время войны. «Морской Сборник». 1933. Август. 131 стр.)

[33] «Итало-турецкая война оказалась отличной школой для личного состава, но она отразилась неблагоприятно на состоянии корабельного состава, который пришлось содержать в повышенной готовности в течение двух балканских войн» (C. Vidal. Рецензия на книгу: Ufficio Storico della R. Marina. La Marina Italiana nella Grande guerra. Vol. I. Revue d'Histoire de la Guerre Mondiale. 1937. Juillet. 283 стр.).

[34] В 1866 г. австрийский флот, под командой адмирала Тегетгоф, одержал успех над более сильным итальянским флотом, под командой адмирала Персано, пытавшимся захватить о-в Лисса.

[35] «Объявление Италией войны было нотифицировано Австро-Венгрии 23 мая после полудня... В тот же вечер адмирал Гаус приступил к реализации плана операции против восточного побережья Италии, который он задумал за несколько месяцев до того: «Идея этого плана, — пишет Сокол в своей истории австро-венгерского флота, — была, повидимому, внушена главнокомандующему австро-венгерскими морскими силами самими итальянцами. Во время переговоров о заключении второй морской конвенции Тройственного союза, представитель итальянского адмиралтейства указал как на основную задачу австро-венгерского флота в войне Тройственного союза против Франции — обеспечение почти совершенно беззащитного восточного побережья Италии. Начальник итальянского морского генерального штаба во время секретной встречи, которую он имел в Швейцарии с адмиралом Гаус, вновь подтвердил ненадежность обороны восточного морского фронта Италии благодаря моральному впечатлению, которое произвела бы удачная атака на легко поддающееся впечатлениям население Италии». Целью адмирала Гауса в особенности было причинить максимальные повреждения путям, ведущим к фронту на Изонцо, один из которых пролегал в непосредственной близости от берега». (A. Laurens. Capitaine de Vaisseau. Le commandement naval en Méditerranée. Paris. 1931. 121—122 стр.)

[36] «За несколько дней до этого австрийская газета напечатала сообщение о том, что железнодорожный мост у Сан-Стефано был исправлен и что перевозки по железной дороге возобновились в полном объеме. Считали, что набег был предпринят в результате помещения в печати этого тенденциозного сообщения. Эту версию подтвердило и нахождение в этом пункте (который, повидимому, не оправдывал устройства там постоянного дежурства подводных лодок) лодки, потопившей *Garibaldi*» (Contre-Amiral Davelui. L'Action maritime pendant la guerre anti-germanique. Tome Second. Paris. 1920. 11 стр.).

[37] «Res nullius» — латинское выражение, обозначающее, что предмет, в данном случае остров, остается «никому не принадлежащим», или ничьим.

[38] «После гибели *Garibaldi* и боев за Пелагозу у обоих противников появилась тенденция — держать надводные корабли (кроме миноносцев) в гаванях, нарушая это правило только в случае крайней необходимости. В результате, Адриатическим морем не владела ни та, ни другая сторона; только эскадренные миноносцы и подводные лодки обеих сторон совершали набеги через него. Постепенно у командования обеих сторон стали возникать сомнения в полезности этих набегов и бывали периоды полнейшего затишья». (Х. Вильсон. Морские операции в мировой войне 1914—1918 гг. Москва. 1935. 279 стр.)

[39] «Сделавшись морским министром, адмирал Лаказ совершенно четко отдал себе отчет в создавшемся положении. 6 ноября он послал следующие директивные указания начальнику морского генерального штаба: «На Средиземноморском театре Германия ведет только подводную войну и думает придать ей еще больший размах... На этой именно войне необходимо и нам сосредоточить свое внимание, не позволяя себя отвлекать миражем борьбы линейных флотов. Это означает, что если мы окажемся не в состоянии найти необходимый личный состав или материальную часть в наших экипажах и портах, не надо колебаться перед необходимостью снятия их с кораблей линейного флота. Противолодочная борьба должна предусматривать как оборону, т. е. обеспечение наших судов и наших побережий, так и наступление, т. е. преследование и уничтожение подводных лодок» (E. Delage. La guerre sous les mers. Paris. 1934. 92—93 стр.).

[40] «От надлежащего оборудования баз в значительной степени зависела

сама «продуктивность» лодок... Что же касается Пола и особенно Каттаро, то там ничего не делалось. И впоследствии, когда лодкам понадобился капитальный ремонт, отсутствие оборудованных баз привело к длительным перерывам в деятельности лодок». (А. В. Шталь. Развитие методов операций подводных лодок в войну 1914—1918 гг. Москва. 1936. 57—58 стр.)

[41] «Каждый день на Средиземноморском театре находилось в море около 150 зафрахтованных английским и французским правительствами судов, не считая коммерческого судоходства, и интенсивность судоходства имела тенденцию к увеличению» (Vice-Amiral Dartige du Fournet. Souvenirs de guerre d'un Amiral. 1914—1916. Paris. 1920. 59—60 стр.)

[42] «Дрифтеры по своим размерам гораздо меньше траулеров; их водоизмещение от 40 до 80 *т*, длина 21,3—27,4 *м*, осадка 2,1—2,4 *м* (7—8 фут.), один винт. Для своих размеров это крепкие суда, обладающие хорошими мореходными качествами. Их сотнями набирали в разных базах и частично вооружали артиллерией. Они использовались для постановки противолодочных сигнальных и других сетей и для наблюдения за ними. Дрифтеры также снабжались глубинными и шестовыми бомбами, а позднее гидрофонами». (Вспомогательный патруль во время войны. «Морской Сборник». 1933. Август. 132 стр.)

[43] «Совершенно очевидно,—писал адмирал Дартиж (ноябрь 1915 г.),—что район операций подводных лодок переместился. Затравленные на севере и понесшие значительные потери... неприятельские подводные лодки перенесли свои операции на Средиземное море, куда их впрочем привлекло и движение войсковых транспортов. Представляется совершенно логичным, чтобы и оружие, которое причинило им потери и обусловило их переброску, также было бы перемещено одновременно с ними». Это рассуждение показывает, в какой степени неведения об общей обстановке находились в это время, в результате свертывания морского генерального штаба, даже наиболее высокопоставленные старшие морские начальники. Адмирал Дартиж не был осведомлен о том, что временная приостановка подводной войны на севере явилась исключительно результатом дипломатического вмешательства Соединенных Штатов, и был убежден, что жалкие траулеры 1915 г. заставили подводные лодки перенести театр своих операций на Средиземное море» (A. Laurens. Capitaine de Vaisseau. Le commandement naval en Méditerranée. Paris. 1931. 137 стр.).

[44] «4 июня (1916) произошел весьма характерный инцидент, — пишет в своих воспоминаниях Дартиж дю Фурнэ, главнокомандующий французскими морскими силами и номинально всеми союзными морскими силами на Средиземноморском театре, — две неприятельские подводные лодки, возвращавшиеся в Каттаро, были замечены днем в 50 милях к востоку от мыса Спартивенто. *Hélène,* судно командира патруля, 12 траулеров и 7 миноносцев тотчас сосредоточились, и развернулась охота за подводными лодками. Таранто, Корфу, Мальта были предупреждены... Можно признать, что оба противника хорошо маневрировали. Продолжая, несмотря на все, свой путь, они периодически появлялись на поверхности. Если они видели миноносец, они немедленно вновь погружались; если они видели траулер, как им известно, тихоходный и слабее вооруженный, они оставались на поверхности, удерживая его на почтительном расстоянии артиллерийским огнем. ... Тем не менее преследование продолжалось. Однако, от Отрантского пролива начинается «итальянская зона». Французские миноносцы, переданные в подчинение герцогу Абруццкому, принимают на себя продолжение преследования. Так как они не были подчинены командованию французскими морскими силами, роль главнокомандующего последними кончилась. Неприятельские подводные лодки, впрочем, быстро скрылись от преследования.

Вот взятый из жизни пример, к чему ведут действующие ныне соглашения между союзниками. Австрийцы никогда не имели дела с сосредоточенными силами, а с отдельными. Какая жалкая интерпретация морской коалиции. Я никогда не переставал оплакивать отсутствие единства командования и инертности, которая являлась результатом этого. «Я предпочел бы быть подчиненным на Адриатике, лишь бы изменилось такое положение вещей...», писал я однажды морскому министру. Однако, этот мой намек

остался без каких бы то ни было последствий» (Vice-Amiral Dartige du Fournet. Souvenirs de guerre d'un Amiral. Paris. 1920. 89—90 стр.).

[45] «Сербская армия была действительно истощена пятьюдесятью днями отчаянной борьбы с противником, превосходившим ее в силе. Ее потери в результате австро-германского артиллерийского огня были весьма тяжелы... Пожертвовав повозками и полевой артиллерией (артиллерией на колесах), она еще более ограничила свои возможности... сопротивления... На горных высотах, превышавших 2500 *м*, царствовала исключительно суровая зима; дороги, украшенные наименованием римских или венецианских дорог, являлись простыми тропинками для вьючных животных... эта столь бедная страна не имела никаких ресурсов для питания и расквартирования войск». (Commandant M. Larcher. La grande guerre dans les Balkans. Paris. 1929. 113 стр.).

[46] Любопытно, что в порту Сан Джиовани ди Медуа, вместимость которого автор определяет в полдюжины небольших судов, как упомянуто несколько дальше, *Novara* потопила кроме нескольких парусников два итальянских парохода и один греческий.

[47] По сведениям полковника Бужак, 23 000 австрийских пленных, захваченных сербами, были эвакуированы и интернированы не на о-ве Сицилия, а на о-ве Сардиния (Colonel Bujac. Belgrade. Des anniversaires. La France Militaire. 23 Novembre, 1930. № 13771).

[48] «В своих тяжелых испытаниях сербы имели только одну поддержку — беличайшую надежду на то, что, достигнув Адриатического моря, они будут спасены... В портах Албанского побережья они найдут провиант, обмундирование, оружие, убежище и прикрытие артиллерии союзных флотов... Антанта, владевшая морями, могла ли она пренебречь междусоюзническим долгом?.. Сербы начали выходить к морю со второй недели декабря 1915 г. ...Они имели продовольствия только на два дня ... они не нашли на берегу ничего, что они ожидали... Италия не могла благосклонно отнестись к появлению сербов в Албании... Она поспешила оккупировать Валону и занять Дураццо». (Commandant M. Larcher. La grande guerre dans les Balkans. Paris. 1929. 114—115 стр.).

[49] Собрать необходимые средства и силы для выполнения и обеспечения переброски сербской армии было далеко не легко. Вот, например, окончание рапорта адмирала Дартиж по этому поводу: «Еще лишний раз сделалось очевидным, что если, как я вам уже писал, положение главнокомандующего морскими силами точно не определено в отношении союзных адмиралов, оно является не в меньшей степени неопределенным и в отношении самих французских адмиралов... например, моя первая телеграмма адмиралу Гошэ требовала от него высылки всех находящихся в его распоряжении кораблей... никаких распоряжений еще не сделано, а события продолжают развертываться. Необходимость действовать быстро делается все более и более настоятельной, если мы желаем избежать окончательного уничтожения сербской армии... С сожалением я должен констатировать, что англичане в меньшей степени торгуются в отношении их содействия и проявляют большую поспешность в присылке просимых подкреплений» (A. Laurens. Capitaine de Vaisseau. Le commandement naval en Méditerranée. Paris. 1931. 154—155 стр.).

[50] Такого рода действия эскортирующего миноносца, по собственной инициативе, без соответствующего распоряжения командира эскортируемого военного корабля, не могут быть признаны правильными. Данная автором оценка действиям командира *Bouclier* не может не вызвать недоумения.

[51] При защите Венеции от воздушных атак итальянцами впервые были применены воздушные заграждения с использованием для этой цели сферических аэростатов, выставленных двумя кольцами для защиты города и его военных сооружений. (Применение аэростатов заграждения. «Вестник противовоздушной обороны». 1939. Сентябрь. 59 стр.)

[52] «Продолжительность боевой службы австрийских мин была чрезвычайно низка, что объяснялось конструктивными недостатками соединений мин с якорями, а также свежими погодами. Кроме того, держащая сила якорей была недостаточна, вследствие чего мины дрейфовали. С начала войны по 31 декабря 1914 г. убыль выразилась в 588 мин, что составляло

свыше 30% от общего числа поставленных к этому времени мин. Несмотря на ряд усовершенствований, мины все же и в дальнейшем срывались с минрепов. Сорванные мины как австрийские, так впоследствии и итальянские затрудняли плавание австрийскому флоту, в особенности торговому. Так, например, на сорванных минах погиб в 1914 г. австрийский миноносец 26». (Проф. Л. Г. Гончаров и Б. А. Денисов. Использование мин в мировую империалистическую войну 1914—1918 гг. Военмориздат. 1940. 134 стр.)

[53] «Декрет от 30 апреля 1916 г. снизил предельный возраст для адмиралов итальянского флота и установил, что по достижении определенного возраста адмиральские чины флота могли занимать только береговые должности; этот декрет, повидимому, явился выражением стремления правительства дать новый толчок к активизации морских операций». (A. Laurens. Capitaine de Vaisseau. Le commandement naval en Méditerranée. Paris. 1931. 185 стр.)

[54] «Все удачи германских подводных лодок бледнеют перед достигнутыми ля Перьером (Арно де ля Перьер). С 26 июля по 20 августа 1916 г. он потопил не менее 54 судов общим водоизмещением в 91 000 *т*; он доставил в Пола их 54 флага» (E. Delage. La guerre sous les mers. Paris. 1934. 131 стр.). Имея в составе команды лучшего наводчика германского флота, ля Перьер топил свои жертвы несколькими выстрелами. Ему приписывают уничтожение более полумиллиона тонн или пятую часть потерь, понесенных союзниками на Средиземном море.

[55] «Чтобы достигнуть быстрого решения вопроса, исключительно важного, об Отрантском противолодочном барраже, в Таранто была собрана специальная конференция представителей союзных флотов. Основной целью конференции было добиться общей организации постоянного и подвижного барража под одним командованием. Конференция в Таранто окончилась, наоборот, разделом барража на три части, имевших каждая во главе начальника другой национальности». (A. Laurens. Capitaine de Frégate. Précis d'Histoire de la guerre navale 1914—1918. Paris. 1929. 139 стр.).

[56] «Вопрос о высшем итальянском морском командовании, — писал наш офицер для связи 30 марта (1917 г.), — еще не урегулирован. Является очевидным, что адмирал ди Ревель вынужден... большую часть времени проводить в Риме, а не в портах, куда он заглядывает на несколько часов или несколько дней. В этих условиях сношения делаются довольно затруднительными, тем более, что морские силы, которыми он командует, не всегда ставятся в известность об его местонахождении. Таким образом, например, когда адмирал Гошэ потребовал от меня по телеграфу 23 марта запросить итальянское командование о неимении препятствий с его стороны к использованию порта Специи, как порта убежища на дневное время для кораблей, следующих из Тулона в Мессину или обратно, адмирал Кутинелли не смог получить ответа ранее 27-го, несмотря на многочисленные телеграммы и специального курьера, посланного, чтобы добиться ответа...» Имеют место не только задержки, но и расхождения точек зрения... Адмирал Гошэ не мог скрыть своего недоумения: «Главнокомандующий в Таранто, сносится ли он без ведома Рима, или имеется расхождение во взглядах между адмиралом Кутинелли и адмиралом ди Ревель? Или еще лучше, в итальянском флоте не имеется ли двух главнокомандующих, что делает трудным, если не невозможным, какое бы то ни было совместное действие и поддержание систематического координирования действий с этим флотом?» (A. Laurens. Capitaine de Vaisseau. Le commandement naval en Méditerranée. Paris. 1931. 298—299 стр.).

[57] «Вот тактические выводы, сделанные на основании этого дела капитаном 1 ранга Фрошо: «В этом столкновении, как и в столкновении 29 декабря 1916 г., австрийские крейсера спасла прежде всего скорость... Одной из слабых сторон союзников являлось отсутствие однородности соединений в отношении хода... Лёгкие разведчики типа *Aquila* и *Mirabello* оказались не на высоте как вследствие недостаточной живучести, так и ввиду неудачного их использования. Одного выстрела из пушки эскадренного миноносца оказалось достаточным, чтобы вывести совершенно из строя *Aquila*, корабль в 1700 *т* с 37-узловым ходом, вооруженный 3 орудиями в 152 *мм* (76-*мм* снаряд разбил главный трубопровод передней кочегарки). Авария машины

вывела из строя *Mirabello* как раз в тот момент, когда он мог бы явиться наиболее полезным. Таким образом кажется очевидным, что корабль должен иметь защиту, соответствующую силе его атаки... Что касается использования, то значительная скорость хода, которой обладают эти корабли, оказалась плохо использованной ввиду придачи им миноносцев с значительно меньшей скоростью хода, которые они не рискнули оставить» (A. Laurens. Capitaine de Vaisseau. Le commandement naval en Méditerranée. Paris. 1931. 302 стр.).

[58] «Междусоюзнический морской совет был составлен из начальников морских генеральных штабов британского, французского и итальянского флотов и адмиралов, назначенных правительствами Соединенных Штатов и Японии; вопрос о представительстве в совете России был оставлен открытым. Заседания совета происходили под председательством морского министра страны, в которой он заседает; морские министры других держав имели возможность присутствовать.

Задачей совета являлось общее руководство ведением морской войны и координирование операций на морях. Совет разрабатывал проекты, представляемые на решение правительств, осведомлялся об их проведении в жизнь и по мере надобности информировал о результатах заинтересованные правительства.

Морские генеральные штабы всех флотов и главнокомандующие всех держав, руководившие ведением морских операций, оставались ответственными по отношению к своим соответствующим правительствам. Общая морская практика, проводимая различными морскими властями, подлежала ведению междусоюзнического совета в такой степени, чтобы совет был всегда осведомлен об общем развертывании событий, чтобы была возможность установить методы, обеспечивающие полную координацию, и определить наилучшее распределение используемых сил. Междусоюзнический морской совет обычно собирался в Лондоне; он мог быть собран и во всяком другом месте, в зависимости от обстановки. Он собирался настолько часто, насколько это оказывалось необходимым, но не реже, чем один раз в месяц» (A. Laurens. Capitaine de Vaisseau. Le commandement naval en Méditerranée. Paris. 1931. 304—305 стр.).

[59] Итальянским правительством вопрос рассматривался с строго национальной точки зрения. С этой точки зрения итальянский флот не должен был использоваться в целях средиземноморской стратегии вообще: он являлся стражем Адриатического моря и должен был использоваться только для обеспечения итальянской гегемонии на этом море (A. Laurens. Capitaine de Vaisseau. Le commandement naval en Méditerranée. Paris. 1931, 316 стр.).

[60] «На сухопутном фронте трагическое положение, в котором оказались союзные армии к концу марта, сразу свело на-нет все препятствия, которые мешали созданию единого командования армиями. 3 апреля в Версале генерал Фош был назначен британским, американским и французским правительствами для «координирования операций союзных армий на западном фронте» и уполномочен «стратегически руководить военными операциями». При таких условиях британское правительство признало момент подходящим для того, чтобы для восстановления своего престижа поставить вопрос о едином командовании и на море. Оно попыталось, как обычно, использовать противоречия между итальянцами и французами... и восстановить согласие на базе назначения беспристрастного и авторитетнейшего английского главнокомандующего союзными морскими силами» (A. Laurens. Capitaine de Vaisseau. Le commandement naval en Méditerranée. Paris. 1931. 311 стр.).

[61] «Никакого неприятельского рейда не предвиделось, потому что рано утром 9-го числа итальянские самолеты произвели разведку над Пола и опознали там 4 дредноута на их обычных местах. Однако они были введены в заблуждение весьма простой военной хитростью. После ухода в море *Viribus Unitis* и *Prinz Eugen*, происшедшего накануне, их места якорной стоянки были заняты кораблями, которым камуфляж придал вид ушедших в море кораблей. Таким образом, выход двух первых кораблей остался, бла-

годаря этой военной хитрости, необнаруженным» (Hector C. Bywater. Les mystères de la guerre navale (1914—18). Paris. 1932. 218 стр.).

[62] «Серия воздушных налетов на Триест достигла своего максимума в ночь на 1 сентября 1917 г.: 25 гидросамолетов и сухопутных самолетов Капрони произвели атаку двумя волнами. 5 сентября бомба, упавшая на расстоянии одного метра от корпуса броненосца береговой обороны *Wien*, причинила ему серьезную течь» (Cap. de Corvette Barjot. La guerilla aéro-maritime en Adriatique. Revue Maritime. 1937. Mars. 321 стр.).

[63] Утверждение автора представляется не вполне обоснованным, поскольку австрийцы в конце концов мирились с блокадой в Отрантском проливе, а блокада в средней части Адриатики была бы несоизмеримо более рискованной и менее эффективной, чем в проливе. Изолирование Каттаро имело к тому же меньшее значение в результате наличия сухопутного сообщения через Далмацию и через Боснию и Герцеговину.

[64] Вот что пишет Рокко-Моретта насчет эффективности воздушных атак на севере: «Наши нападения на военную гавань Пола, производившиеся в период с 1915 по 1918 гг. 40 раз при участии 10 дирижаблей и 390 самолетов и при израсходовании 85 *т* взрывчатых веществ, дали следующее: несмотря на то, что наши летчики принуждены были держаться на значительных высотах, почти при всяком налете до 30% самолетов получало более или менее серьезные повреждения, а некоторые были сбиты артиллерийской стрельбой с земли. Несмотря на все напряжение, а также на человеческие и материальные жертвы, вред, причиненный порту, значительным считать нельзя. Порт, арсенал, город оставались почти невредимыми, а при нашем вступлении не было похоже и на то, чтобы было потоплено хоть одно судно» (Рокко-Моретта. Какой будет завтрашняя война? Москва. 1934. 152—153 стр.).

[65] «Более широким и эффективным мероприятием англичан явилась организация непрерывной патрульной службы подводных лодок у баз противника в Северном и Адриатическом морях, с каждым годом развивавшейся все больше и больше. В Северном море действовали преимущественно английские лодки, а в Адриатическом французские и итальянские. Лодки союзников провели в районах Пола и Каттаро не менее 5000 лодко-дней. Результаты, как известно, были недостаточно удовлетворительными, так как австрийцы и немцы парировали при входе и выходе из баз организацией мощной ПЛО» (М. Долинин. Методы и результаты использования подводных лодок в ПЛО. «Морской сборник». 1939. № 8. 10 стр.).

[66] «В 1916 г. в Адриатическом море появились торпедные катера... Всего торпедные катера выполнили 8 нападений на корабли, стоявшие на якоре в гаванях... и три нападения на корабли, находившиеся на ходу; всего уничтожено четыре транспорта и два линейных корабля. Часть атак была неудачной, потому что торпеды не взрывались. При всех этих нападениях уничтожен всего один катер... торпеда на катерах дала наибольшие результаты как днем, так и ночью, притом с наименьшим риском для самих катеров» (Средства борьбы на море. По книге капитана 2 ранга Фиораванцо «Интегральная война и война на море». «Морской Сборник». 1939. Сентябрь. 135 стр.).

[67] Список потерь, приводимый автором, не является полным. См., например, наше примечание 52, в котором упоминается о гибели на мине австрийского миноносца *26*, о чем ничего не упоминает автор, как, впрочем, он ничего не пишет о гибели *U-5*. «На одном из минных заграждений, поставленном катерами в NO части канала Фазана, подорвалась и погибла австрийская подводная лодка *U-5*». (Проф. Л. Г. Гончаров и Б. А. Денисов. Использование мин в мировую империалистическую войну 1914—1918 гг. Военмориздат. 1940. 136 стр.).

ГОСУДАРСТВ. ПУБЛИЧНАЯ ИСТОРИЧЕСКАЯ БИБЛИОТЕКА

# ОГЛАВЛЕНИЕ

Стр.

От издательства . . . . . 5

*Глава первая.* **Перед войной.** Англо-французские морские соглашения. Флоты на Средиземном море. План перевозки 19-го корпуса. Мобилизация . . . . . 7

*Глава вторая.* **Бегство *Goeben* и *Breslau*** (3 — 10 августа 1914 г.). Выход флота. Обстрел Бона и Филиппвилля. Встреча с линейными крейсерами. Эскортирование конвоев. Преследование *Gloucester*. Прибытие германских крейсеров в Константинополь . . . . . 12

*Глава третья.* **Начало военных действий против Австрии** (август 1914 г.). Англо-французское морское соглашение. Первый поход в Адриатическое море. Установление блокады. Второй поход в Адриатическое море . . . . . 22

*Глава четвертая.* **В поисках базы** (сентябрь — ноябрь 1914 г.). Третий и четвертый походы в Адриатическое море. Планы против Каттаро. Пушки на горе Ловчен. Миссия адмирала де Бон . . . . . 30

*Глава пятая.* **Ближняя блокада и попытки наступления** (октябрь—декабрь 1914 г.). Снабжение Черногории. Пятый, шестой и седьмой походы в Адриатическое море. Наши подводные лодки в Каттаро. Наши гидросамолеты в Антивари. Восьмой и девятый походы в Адриатическое море. *Curie* в Пола. Десятый поход в Адриатическое море. Торпедирование *Jean-Bart* . . . . . 38

*Глава шестая.* **Дальняя блокада** (декабрь 1914 г. — май 1915 г.). Новый характер крейсерства. Служба наших подводных лодок. Снабжение Черногории. Торпедирование *Léon-Gambetta* . . . . . 46

*Глава седьмая.* **Вступление в войну Италии** (май — июнь 1915 г.). Подготовка морского соглашения. Конвенция 10 мая. Распределение сил. Австрийская атака. Набеговые операции и стычки . . . . . 53

*Глава восьмая.* **Вокруг Пелагозы** (июль—сентябрь 1915 г.). Два центра морских операций. Деятельность подводных лодок. Занятие Пелагозы. Атаки против острова. Эвакуация . . . . . 61

*Глава девятая.* **Первый барраж Отранта** (сентябрь—ноябрь 1915 г.). Перемены в высшем командовании. Германские подводные лодки в Средиземном море. Устройство подвижного барража в Отрантском проливе. Его недостаточная эффективность . . . . . 67

*Глава десятая.* **На помощь сербам** (октябрь 1915 г. — февраль 1916 г.). Отступление сербской армии. Ее снабжение. Дело 29 декабря 1915 г. Гибель *Monge*. Эвакуация сербов на Кофру . . . . . 72

*Глава одиннадцатая.* **Второстепенные боевые столкновения** (март—декабрь 1916 г.). Операции в Верхней Адриатике. Стычки на юге. Итальянские торпедные катера в Дурацпо. Союзные подводные лодки в 1916 г. Конференция в Таранто и Отрантский барраж. Дело 22 декабря . . . . . 80

Стр.

*Глава двенадцатая.* **В Отрантском проливе** (январь — июнь 1917 г.). Лондонская конференция. Конференция на Корфу. Дело 15 мая 1917 г. Его последствия . . . . . 94

*Глава тринадцатая.* **Малая война** (1917 г.). Операции союзных подводных лодок. Авиация. Постоянный барраж и подвижной барраж. После Капоретто . . . . . 105

*Глава четырнадцатая.* **Линейные эскадры и легкие силы** (1918 г.). Междусоюзнический морской совет. Угроза русского флота. Восстание в Каттаро. Новые проекты наступления. Распределение сил в 1918 г. . . . . 116

*Глава пятнадцатая.* **Отрантский барраж** (1918 г.). Постоянный барраж. Подвижной барраж. Дело 22 апреля. Большой австрийский проект. Дело Премуда . . . . . 122

*Глава шестнадцатая.* **Господство на Адриатике** (1918 г.). Надводные корабли. Союзные подводные лодки. Авиация. Бомбардировка Дураццо. Итальянские торпедные катера. Форсирование Пола . . . . . 130

*Глава семнадцатая.* **Заключение** . . . . . 142

*Приложение 1.* Состав французского флота Средиземного моря на 1 августа 1914 г. . . . . 146

*Приложение 2.* Состав австрийского флота в 1914 г. . . . . 147

*Приложение 3.* Состав итальянского флота к моменту вступления в войну 148

*Приложение 4.* Состав сил, выделенных Францией на Адриатику, на 1 июня 1915 г. . . . . 149

*Приложение 5.* Список союзных кораблей, погибших на Адриатике . . . . 150

*Приложение 6.* Список кораблей противника, погибших на Адриатике . . —

*Приложение 7.* Список источников . . . . . 151

Примечания переводчика . . . . . 152

5P. 10K.